



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 22 aprile 2021**



Prime Pagine

22/04/2021	Corriere della Sera	9
<hr/>		
22/04/2021	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
22/04/2021	Il Foglio	11
<hr/>		
22/04/2021	Il Giornale	12
<hr/>		
22/04/2021	Il Giorno	13
<hr/>		
22/04/2021	Il Manifesto	14
<hr/>		
22/04/2021	Il Mattino	15
<hr/>		
22/04/2021	Il Messaggero	16
<hr/>		
22/04/2021	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
22/04/2021	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
22/04/2021	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
22/04/2021	Il Tempo	20
<hr/>		
22/04/2021	Italia Oggi	21
<hr/>		
22/04/2021	La Nazione	22
<hr/>		
22/04/2021	La Repubblica	23
<hr/>		
22/04/2021	La Stampa	24
<hr/>		
22/04/2021	MF	25
<hr/>		

Primo Piano

22/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 18	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	26
<hr/>			

Trieste

22/04/2021	Il Piccolo Pagina 19	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	28
<hr/>			

22/04/2021	Il Piccolo Pagina 39	<i>LUIGI PUTIGNANO</i>	29
<hr/>			
22/04/2021	Messaggero Veneto Pagina 20		30
<hr/>			
21/04/2021	Ansa		31
<hr/>			
21/04/2021	Transportonline		32
<hr/>			

Venezia

21/04/2021	Ansa		33
<hr/>			
22/04/2021	Corriere del Veneto Pagina 7	<i>Mo. Zi. - F.B.</i>	34
<hr/>			
22/04/2021	Il Gazzettino Pagina 32	<i>ELISIO TREVISAN</i>	36
<hr/>			
22/04/2021	Il Gazzettino Pagina 32		38
<hr/>			
22/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	<i>V.M. A.V.A.V.</i>	40
<hr/>			
22/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		42
<hr/>			
22/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	<i>V.M. A.V.A.V.</i>	43
<hr/>			
22/04/2021	Il Gazzettino Pagina 33	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	44
<hr/>			
22/04/2021	Il Gazzettino Pagina 33		46
<hr/>			
22/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	<i>V.M. A.V.A.V.</i>	47
<hr/>			
22/04/2021	Corriere del Veneto Pagina 7	<i>Francesco Bottazzo</i>	48
<hr/>			

Savona, Vado

22/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20	<i>SILVIA CAMPESE</i>	49
<hr/>			
22/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	51
<hr/>			
21/04/2021	Savona News		52
<hr/>			
21/04/2021	Il Vostro Giornale		53
<hr/>			
22/04/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 44	<i>ELENA ROMANATO</i>	54
<hr/>			
21/04/2021	Ansa		55
<hr/>			
21/04/2021	EconomyMag	<i>di Redazione Web</i>	56
<hr/>			

21/04/2021	Genova24		58
A Savona la nave "ro-ro più sostenibile al mondo": si alimenta a batteria			
21/04/2021	Ildenaro.it		60
Grimaldi, varata la Eco Savona. Quarta nave ro-ro ibrida del gruppo: è tra le più grandi ed ecofriendly al mondo			
21/04/2021	Informatore Navale		62
SCALO INAUGURALE E BATTESIMO NELLA 'SUA' CITTÀ PER LA ECO SAVONA DEL GRUPPO GRIMALDI			
21/04/2021	Informazioni Marittime		64
A Savona il battesimo di Eco Savona			
21/04/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	65
Battesimo della Eco Savona			
21/04/2021	Savona News		67
Inaugurazione Eco Savona, lo striscione dei "camalli": "Grazie per la nave dedicata ma vogliamo la tariffa adeguata"			
21/04/2021	Ship Mag		68
Battezzata la Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida della classe GG5G			
21/04/2021	Shipping Italy		70
Battezzata a Savona la nuova nave ro-ro di Grimaldi. I portuali chiedono una tariffa adeguata			

La Spezia

22/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 38	72
I dragaggi sbarcano oggi in commissione Allo studio una norma per mettere il turbo			
21/04/2021	Corriere Marittimo		73
Spezia e Marina di Carrara, traffici in crescita nel primo trimestre dell'anno			
21/04/2021	Informatore Navale		74
Visita del Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Sommariva e del Segretario Generale Di Sarcina al Gruppo Tarros			
21/04/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	75
Vertici AdSp in visita al Gruppo Tarros			

Ravenna

22/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 46	76
Bene la stazione marittima nel porto			
21/04/2021	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	77
Bando concessione servizio di assistenza passeggeri e stazione marittima nel porto di Ravenna: la soddisfazione di Confartigianato			
21/04/2021	ravennawebtv.it		78
Crociere, la soddisfazione di Confartigianato per il nuovo progetto di Ravenna			

Livorno

21/04/2021	FerPress		79
Livorno: logistica e portualità al centro del Patto per la Formazione Locale			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/04/2021	Corriere Adriatico	Pagina 6	80
QUELLO CHE DI AFRICANO NON CI CONVINCEREMO			
22/04/2021	Corriere Adriatico	Pagina 8	82
«Un rischio cambiare la squadra che vince Ma valuteremo i fatti»			

22/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	84
	«Lascio un porto evoluto e con sempre più lavoro»	
22/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	85
	«Per lo scalo ora va scongiurato ogni tentativo campanilistico»	
22/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	86
	«Rodolfo ha portato avanti un ottimo lavoro Scelta incomprensibile, qualcuno spiegherà»	
22/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	87
	Via dal ponte di comando pure Paroli e Moretti	
22/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39	88
	Giampieri: «C'è tanta amarezza nel lasciare Africano metta cuore e visione strategica»	
22/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39	90
	I doni in eredità: crociere, banchina 22 e tracciamento mezzi	
21/04/2021	Affari Italiani	91
	Ancona 1° porto in Italia a controllare traffico con intelligenza artificiale	
21/04/2021	Ansa	92
	Giampieri, a Ancona lascio porto all' avanguardia	
21/04/2021	Centro Pagina <i>Annalisa Appignanesi</i>	93
	Autorità di Sistema Portuale, Giampieri su nomina Africano: «La storia sembrava scritta»	
21/04/2021	Cronache Ancona	94
	Cambio al vertice dell' Ap, i sindacati: «Non pregiudichi progetti avviati»	
21/04/2021	Cronache Ancona	95
	Giampieri ai saluti: "Lascio un porto in trasformazione Africano ci metta cuore e passione"	
21/04/2021	Cronache Ancona	96
	Cambio al vertice dell' Authority Ciccioni: "Il porto deve guardare ai traffici internazionali"	
22/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	97
	Un software ora controlla i mezzi e velocizza gli atti doganali	
21/04/2021	Ansa	98
	Porti, intelligenza artificiale per tracciare mezzi a Ancona	
21/04/2021	Centro Pagina <i>Peppe Gallozzi</i>	99
	Il porto di Ancona è 2.0, presentato il nuovo sistema di digitalizzazione	
21/04/2021	Cronache Ancona	101
	Tracciamento traghetti e dogane 2.0: il porto diventa digitale	
21/04/2021	FerPress	103
	Progetto digitalizzazione del Porto di Ancona, per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti	
21/04/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	105
	Progetto digitalizzazione del porto di Ancona per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti	
21/04/2021	Informare	107
	Attivato nel porto di Ancona il progetto per il controllo digitale e il tracciamento dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti	
21/04/2021	Informatore Navale	108
	PROGETTO DIGITALIZZAZIONE DEL PORTO DI ANCONA, PER IL TRACCIAMENTO DEI MEZZI DEL TRAFFICO TRAGHETTI	
21/04/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	110
	Progetto digitalizzazione del porto di Ancona	
21/04/2021	Sea Reporter	112
	Porto di Ancona: attivato la procedura di controllo digitale dei mezzi di sbarco e imbarco sui traghetti	
21/04/2021	Ship Mag	114
	Ancona, le procedure doganali digitalizzate entrano nel vivo	
21/04/2021	Shipping Italy	116
	Procedure doganali digitalizzate ad Ancona per i camion in ingresso e uscita dal porto	
21/04/2021	Transportonline	117
	Ancona, Dogane e AdSP annunciano la digitalizzazione del porto	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/04/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 2	119
	Il sit-in si trasforma in sciopero		
22/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 59	118
	La firma salta in extremis resta aperta la vertenza gru. C'è il sit-in al porto di Civitavecchia. Si trasforma in sciopero		
21/04/2021	Corriere Marittimo		121
	A Civitavecchia un Polo di formazione per attività marittime, logistiche e turistiche		

Napoli

22/04/2021	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 8	F. G. 122
	Prelievo dei rifiuti dalle navi, «indaga» l' Anac		
21/04/2021	FanPage		Pierluigi Frattasi 123
	Rifiuti delle navi smaltiti nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare: indaga l' Anticorruzione		
22/04/2021	Il Mattino	Pagina 31	124
	Nisida, sicurezza a rischio da giugno l' isola pedonale		
21/04/2021	Stylo 24		125
	Annunciata fissa 4 punti per il rilancio del porto di Napoli		

Bari

21/04/2021	Il Nautilus		Redazione 126
	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: Patroni Griffi Presidente		

Brindisi

22/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 41	127
	Parcheggio tir e autoveicoli c' è l' intesa per azioni infrastrutturali strategiche		
22/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 8	129
	Porto, varchi più sicuri patto con Asi e Comune		
21/04/2021	Brindisi Report		131
	Porto: nuova accoglienza per passeggeri e mezzi, siglato il protocollo		
21/04/2021	Il Nautilus		Redazione 133
	Porto di Brindisi: sottoscritto un protocollo d' intesa tra AdSPMAM, Comune di Brindisi e ASI per la doppia cessione di un terreno comunale all' ASI e di aree di proprietà ASI all' Ente portuale		
21/04/2021	Informazioni Marittime		135
	Brindisi, doppia cessione per Consorzio ASI e area portuale		
21/04/2021	Messaggero Marittimo		Redazione 137
	Nuovi spazi per imbarco da Brindisi		
21/04/2021	Puglia Live		139
	Bari - Protocollo d' intesa tra AdSPMAM, Comune di Brindisi e ASI per la doppia cessione di un terreno comunale all' AS		

Taranto

22/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 9	141
	Confronto su Ecosistema Taranto e webinar all'Urban transition center		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

22/04/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 11	142
	L' indicazione di Agostinelli piace ma manca l' ok della Regione		

22/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 51	143
	Il livornese Agostinelli conquista Gioia Tauro Proposto dal ministro come presidente	
21/04/2021	Approdo Calabria <i>redazione</i>	144
	Gioia Tauro, Vecchio (Confindustria Reggio Calabria): "Bene designazione Agostinelli"	
21/04/2021	LaC News 24	145
	Autorità portuale di Gioia Tauro, Agostinelli indicato presidente dal Ministero	
21/04/2021	Reggio Tv <i>Redazione ReggioTV</i>	147
	Agostinelli Presidente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro? Il plauso del Presidente del Consiglio regionale Arruzzolo	
21/04/2021	Stretto Web	148
	Andrea Agostinelli nominato Presidente dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro, Cannizzaro: "nomina che dà continuità al progetto di rilancio della Calabria"	
21/04/2021	TempoStretto <i>Redazione</i>	149
	Gioia, Agostinelli verso la conferma: "benedizione" di Confindustria	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 22	150
	«Chiediamo soltanto uno spazio da vivere»	

Augusta

22/04/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 17	151
	Autorità portuale Alberto Chiovelli già commissario nominato presidente	
22/04/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 18	152
	«Referendum non previsto, ma ascolteremo»	
22/04/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 20	153
	«Autorità portuale e Zes, subito i commissari»	
22/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 17	155
	Indicato il presidente dell' Autorità portuale	
21/04/2021	Siracusa Oggi <i>Gianni Catania</i>	156
	Autorità Portuale di Augusta, presidente indicato è Chiovelli: le reazioni di politica e sindacati	

Focus

21/04/2021	Corriere Marittimo	158
	Giovannini indica i nomi dei presidenti di AdSP	
21/04/2021	Port News	159
	Rinnovo dei vertici per 5 AdSP	
21/04/2021	Ansa	160
	Porti:Federagenti, sui dragaggi forse c' è davvero una svolta	
21/04/2021	Corriere Marittimo	161
	Santi (Federagenti): "Dragaggi nei porti, forse è davvero arrivata la svolta	
21/04/2021	FerPress	162
	Federagenti: Santi, sui dragaggi forse è davvero arrivata la svolta. Ora non abbassare la guardia	
21/04/2021	Informare	163
	Federagenti, bene aver incluso i dragaggi nei porti fra gli obiettivi strategici	
21/04/2021	Informazioni Marittime	164
	Dragaggi da straordinari a ordinari. Federagenti: "Usciamo dalla palude"	
21/04/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	165
	Sblocco delle attività dei dragaggi	

21/04/2021	Ship Mag		166
<hr/> Federagenti, Santi: Bene la direttiva sullo sblocco dei dragaggi			
21/04/2021	Corriere Marittimo		167
<hr/> Mattioli: "In Italia i colli di bottiglia nei porti causano un gap logistico di 70 miliardi"			
21/04/2021	Shipping Italy		168
<hr/> Mattioli (Confitarma): Ai porti italiani servono alcuni interventi mirati per essere più competitivi			
21/04/2021	Shipping Italy		170
<hr/> Messina (Assarmatori): Quello che serve all'Italia per ripartire con il Pnrr			
21/04/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	172
<hr/> Assiterminal e Assologistica ricorrono al MIMS			
22/04/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 22	173
<hr/> Accordo tra Msc e Cruise Saudi per portare due navi in Arabia			
21/04/2021	Ship Mag		174
<hr/> Il progetto nautica sostenibile nella strategia del green deal europeo per il settore marittimo: gli interventi normativi più recenti dell'Ue			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campitana 33/C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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

www.ocquoeva.it

Domani con 7
La bandiera italiana per ripartire uniti
a 2 euro più il prezzo del Corriere e del settimanale

Renzo Piano e Strada
«I bimbi, l'Uganda: il nostro ospedale»
di **Giorgio Schiavi**
a pagina 31

www.ocquoeva.it

La crisi, l'Europa

L'AMBIZIONE CHE SI DEVE TROVARE

di **Federico Fubini**

La pandemia ha distrutto un milione di posti in Italia, sei volte tanti in Europa e dieci milioni negli Stati Uniti, ma non tutti stanno soffrendo allo stesso modo. Certi settori si sono adattati così bene che anche dopo faranno sicuramente tesoro di ciò che hanno imparato questi mesi. Le grandi case di moda per esempio tengono chiusi i loro negozi nei centri urbani e fuori di lì, tutto intorno, è una desolazione, ma dentro gli addetti ci sono tutti, sono ben vestiti e fanno orario pieno: mostrano borse e scarpe ai clienti in videochiamata da cellulare e poi fanno spedire a casa la merce che quelli ordinano. Alcuni grandi gruppi del lusso veleggiavano già del 20% sopra i livelli di vendite di prima della pandemia (un anno d'oro dei mercati finanziari ha aumentato il potere d'acquisto dei loro clienti) e intanto hanno sviluppato una modalità ibrida — metà digitale, metà personale — per aumentare i ricavi da ogni commesso e da ogni metro quadro di negozio. Gli economisti li chiamano aumenti di produttività. Dal punto di vista di un funzionario di Shanghai o di un petroliere del Golfo, è la scoperta di un nuovo potere personale: comprare una cravatta in via della Spiga a Milano restando sul sofà di casa propria. Dopo Covid non ci rinunceranno.

Anche in altri settori la pandemia segna un'accelerazione dei processi. Nei primi tre mesi di quest'anno le fusioni fra imprese nel mondo hanno mosso 1.300 miliardi di dollari — record da quarant'anni — anche perché la pandemia ha insegnato ai manager a lavorare in modo diverso.

continua a pagina 36

Il limite resta alle 22, Salvini non vota il decreto in vigore da lunedì. Draghi: «Fatico a capire». Scuola, superiori in classe al 70%

Coprifuoco, strappo della Lega

Primo caso nella maggioranza. La bozza del piano Recovery: 72 miliardi per ferrovie e digitale

di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

Approvato il decreto anti Covid. Il coprifuoco resta fissato alle 22 fino al 31 luglio. Non passa dunque la linea di Salvini e al momento del voto la Lega si astiene. Draghi: «Fatico a capire». Intanto è pronta la bozza del piano Recovery: 72 miliardi per ferrovie e digitale.

da pagina 2 a pagina 9

IL PROGETTO DI RILANCIO

Soldi e impegni, ora i fatti

di **Daniele Manca**

La promessa era stata chiara. Il piano di resilienza e rilancio avrà le cifre degli investimenti previsti. Ma anche un cronoprogramma che permetterà ai cittadini di seguire il lavoro del governo. E così è stato.

continua a pagina 13

L'INTERVENTO

Un grande patto per ricostruire

di **Enrico Letta**

La parola «riapertura» è la più abusata in questi giorni. Riapertura in sicurezza e irreversibili, meglio specificare, considerata la situazione sanitaria ancora precaria e le tensioni conflittuali in Consiglio dei ministri intorno al coprifuoco, considerato poco serio della Lega.

continua a pagina 21

GIANNELLI



IL COMMENTO

QUEL CODICE DI GRILLO

di **Roberto Saviano**

Beppe Grillo va riconosciuta la capacità di far parlare di sé, e non solo perché è uno degli uomini più influenti d'Italia; sono i toni utilizzati, è la cifra comica divenuta cifra politica e messa a disposizione di una visione personale delle cose e del mondo da sempre nella sostanza sessista, razzista e intrinsecamente contraddittoria.

continua a pagina 19

Giornata della Terra L'accordo sul taglio delle emissioni di gas



Un leone marino della California nuota verso una mascherina, lo scatto che ha vinto il World press foto categoria Environment.

La mossa dell'Europa per salvare il pianeta

di **Francesca Basso**

L'Unione europea raggiunge, proprio alla vigilia della Giornata mondiale della Terra, l'accordo sulle emissioni di gas a effetto serra. Un impegno che sarà seguito dagli Usa.

alle pagine 32 e 33 **S.Gandolfi, Vigna**

CALCIO LA RESA DI AGNELLI NON SI PUÒ ANDARE AVANTI

Superlega, è finita Le italiane si ritirano e la Uefa le perdona

di **Mario Scorcetti**

Niente Superlega. Il torneo fra dodici club europei svanisce in una notte. Dopo gli Inglesi, anche le tre italiane, Juventus, Inter e Milan rinunciano al progetto. Ma difficilmente ci saranno sanzioni contro i ribelli. L'Uefa ha lanciato segnali distensivi. E il presidente della Fifa Gabriele Grava commenta: «Non si può sanzionare un'idea non concretizzata». Però i club della Serie A minacciano una causa contro il presidente della Juventus Andrea Agnelli. E si pensa a nuove strategie su costi e ricavi per evitare che l'azienda calcio deflagri travolta dai debiti. Spunta l'ipotesi di un calmiere sugli ingaggi dei calciatori.

da pagina 14 a pagina 17

IL CAMPIONATO



Ivan Perisic, sua la rete dell'Inter

Il Milan sconfitto e l'Inter sale a +10 Vince la Juventus

da pagina 48 a pagina 53

LILIANA SEGRE
HO SCELTO LA VITA
LA MIA ULTIMA TESTIMONIANZA PUBBLICA SULLA SHOAH
Prefazione di Ferruccio de Bortoli
A cura di Alessia Rastelli
I proventi dei diritti d'autore verranno interamente devoluti in beneficenza
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non esiste alcun nesso tra ricchezza e l'intelligenza. Lo conferma la dozzina di miliardari indebitati che ha organizzato il golpe del calcio utilizzando gli stessi metodi da operaista del colonnello Tejero. Chiunque abbia letto un paio di libri di storia, o almeno il sussidiario delle elementari, sa che per avere qualche probabilità di successo un golpe ha bisogno del sostegno di una parte dell'esercito e della nomenclatura, rappresentati nel calcio dai tifosi e dalle vecchie glorie. Invece i golpisti della domenica sono spuntati da soli, a mezzanotte come i ladri, e con un'arroganza pari all'improvvisazione, risultando immediatamente anticipati a tutti (anche se alcuni di loro partivano avvantaggiati). Basti pensare che sono riusciti nell'impresa di trasformare il filo ai non-

Autogolpe

no Ceferin, presidente dell'Uefa, in un eroe della Resistenza, come Eltsin quando arringava la folla sul carro armato davanti al Parlamento di Mosca.
Nell'ora del fallimento è emersa una certa differenza di stile. Una volta smascherati, i golpisti della Premier League si sono ricordati di avere un'opinione pubblica a cui rendere conto. «We made a mistake and we apologize for it», «Abbiamo commesso un errore e vi chiediamo scusa per questo», hanno detto all'unisono, rivolgendosi ai tifosi offesi. Ma se Paolo Maldini, a nome del Milan, li ha subito imitati, Andrea Agnelli e Florentino Pérez si sono ben guardati dal farlo. Evidentemente, oltre a non conoscere la storia, fanno finta di essersi dimenticati anche l'inglese.

OSCAR STORIA
ENZO FORTUNATO FRANCESCO IL RIBELLE
Il suo viaggio, quello di Luigi il giovane che ha segnato il corso della storia.
MONDADORI

10472
9 771120 4 98008
Poste italiane spa s.p.a. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 10 - Aut. Min. L. 01/01/2004



L'appello sul sito del "Fatto" e su Change.org perché il Senato ricorra sui vitalizi ai condannati supera in due giorni le 46 mila firme. Il senso civico è ancora vivo



Giovedì 22 aprile 2021 - Anno 13 - n° 110
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230



€ 1,60 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Demolition Man"
 Spedizione abb. postale DL 352/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 716/2009

LOMBARDIA INFELIX
 "100mila vaccini al giorno". I dati dicono l'opposto
 ○ SPACIARI A PAG. 5

12 DECRETI-RECOVERY
 Pnrr, il governo in ritardo: meno controlli "verdi"
 ○ DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 6

E I PRECARI SFRUTTATI
 Grandi mostre: i ristori vanno ai soliti "signori"
 ○ ANTONUCCI E BORZI CON UN COMMENTO DI TOMASO MONTANARI A PAG. 8 - 9

VIVA I PREGIUDICATI
 Milano celebra B. e il MiC strapaga per "San Bettino"
 ○ BARBACETTO E PROIETTI A PAG. 14

PER NON FARE I DPCM
 Jurassic Camera: vota le chiusure mentre si riapre
 ○ Lorenzo Giarelli

Per rendersi conto del paradosso non serve andar lontani. Basta leggere il nome del decreto in discussione alla Camera: "Misure urgenti per fronteggiare la diffusione del Covid-19". Urgenti, certo, se non fosse che mentre il governo è riunito per varare il decreto delle riaperture del 26 aprile, Montecitorio sta approvando il decreto del 18 marzo, per le restrizioni in vista della Pasqua.
 ○ PAG. 4-5

LITE IN CDM LA LEGA NON VOTA LA PROROGA DEL COPRIFUOCO

Draghi ha scoperto chi è Salvini



FA COME GLI PARE CON ALTRI 364 MORTI IL LEGHISTA VUOLE RIAPRIRE TUTTO. IL PREMIER S'INFURIA. 5 STELLE, PD E LEU: "È IRRESPONSABILE"

○ SALVINI E ZANCA A PAG. 4 - 5

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** Chi deve tacere su Grillo a pag. 11 • **Oliva** Le parole e la violenza a pag. 21
- **Lerner** I bastiancontrari del Pd'Az a pag. 20 • **Ferri** Le leggi del calcio a pag. 11

PALLONATE Vendette Ora Italia e Spagna nel mirino Uefa

La Superlega del calcio frana su Agnelli (e Rep)

■ L'ideone del campionato privato tra big tramonta nella notte assieme ai sogni di Pérez (Real Madrid) e della Juve. Il giornale di casa Fiat lascia in prima pagina l'intervista trionfante al cugino del suo editore

○ BOFFANO E VENDEMALE A PAG. 2-3



La cattiveria
 Nuovo ricovero alla vigilia della sentenza Ruby-ter: B. ha detto ai giudici che appena sta meglio si fa sentire lui
 WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

LA POLIZIA È NEL MIRINO
 Gli Usa dopo Floyd: Biden fra i diritti e la lotta ai criminali



○ GRAMAGLIA E PROVENZANI A PAG. 18-19

INTERVISTA A PÌO & AMEDEO
 "Basta perbenismo, la pandemia ci ha resi tutti più feroci"

○ MANNUCCI A PAG. 22

Quousque tandem

» Marco Travaglio

Mentre la Superlega del calcio frana in testa ai suoi aedi (massima solidarietà a Sambuca Molinari e Johnny Riotto, che sieran tanto spesi sul quotidiano casualmente edito dai padroni della Juve), anche la Superlega della politica scricchiola. E non è colpa di Draghi, che ce la mette tutta, pur col piglio distaccato dell'amministratore delegato. È colpa di chi gli ha tirato il pacco, Mattarella in primis, illudendolo che bastasse ammuchiare nel governo tutti i partiti tranne uno per cancellarne le differenze di idee e di interessi. Non era così. Infatti ieri la Lega, non contenta di avere strappato le imprudenti riaperture al 26 aprile, s'è astenuta sulla proroga del coprifuoco. E non si vede che ci stiano a fare 5 Stelle, Pd e Leu in una maggioranza dove, se c'è da cantare, tocca a Salvini e, se c'è da portare la croce, tocca ai giallorossi. Il giochino non può durare, anche perché prima o poi si voterà. Salvini l'ha capito e, tallonato dalla Meloni, si abbarbica al potere per tenere le mani sul bottino del Recovery, ma si finge morto appena c'è da perdere voti. Gli altri quando lo capiranno? Appena inizia il semestre bianco, ci divertiamo.

Altro nodo che viene al pettine è quello dei vaccini. E qui Draghi c'entra. Ne aveva annunciati 500mila al giorno dopo la metà di aprile, personalmente e per interposto generale Figliuolo. Siamo al 22 aprile e l'altro ieri non sono stati somministrati 300mila. Ora, dopo due mesi di "accelerate" sui giornali, siamo in continua frenata. E, come vaticinò Bersani al cambio della guardia fra Arcuri e Figliuolo, è inevitabile fare un confronto. Dal 6 al 20 gennaio (governo Conte, commissario Arcuri) l'Italia era davanti a Germania, Spagna e Francia per vaccinati in rapporto alla popolazione, e in certi giorni anche per numeri assoluti. A fine gennaio fu superata di pochi decimali dalla Spagna, ma restò sempre davanti a Germania e Francia. Il 13 febbraio Draghi si insediò e il 2 marzo vacca Arcuri e lo rimpiazzò con Figliuolo. Il passaggio di consegne al Commissariato fra la struttura Invitalia e l'armata interforze dura un mese. Arcuri e i suoi garantiscono una decina di giorni di presenza, durante i quali (3-13 marzo) l'Italia resta seconda dietro la Spagna e davanti a Francia e Germania, poi se ne tornano nella loro sede. Il 13 marzo Figliuolo varò il nuovo Piano vaccini e l'Italia inizia a precipitare: terza il 14 e 15 marzo, scavalcata anche dalla Germania; poi, con rare eccezioni, sempre ultima. I dati dell'altro ieri sono impietosi: Spagna 20,19% di abitanti vaccinati, Germania 20,07, Francia 18,73, Italia 18,24. Abbiamo perso due mesi. E per peggiorare. Chi se ne va prima: Salvini o Figliuolo?





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI
 Anno XVIII - Numero 95 - 1.50 euro*



ALTA TENSIONE

CRISI SALVINI-DRAGHI

Resta il coprifuoco alle 22 e la Lega non vota il decreto sulle riaperture. Premier duro: «Precedente grave». Governo nel caos

INTERVISTA A SALVINI: VI SPIEGO PERCHÉ

L'editoriale

NON PERDE DRAGHI MA IL CENTRODESTRA

di Alessandro Sallusti

Diciamo onestamente: quello che è successo ieri in altri contesti sarebbe lì a una crisi di governo, minimo all'apertura di una verifica formale. Che un importante partito di maggioranza, la Lega di Salvini, non voti un importante decreto del governo è un fatto politicamente grave e lascia irrisolta la domanda di fondo al di là di come uno la pensi nel merito della questione delle riaperture: la Lega è un partito di governo o di opposizione? Salvini, nell'interessante intervista che oggi pubblichiamo, ci spiega che lui resta nel governo «per cambiarlo dall'interno», ma è una spiegazione vera solo in parte perché Draghi la sua ricetta sulle chiusure - che già teneva conto delle giuste istanze leghiste - non l'ha cambiata. Quindi la mossa del leader del Carroccio non ha alcun effetto pratico, ma solo propagandistico. E qui arriva il vero nodo: Salvini deve governare sì - così ha deciso - ma anche non lasciare spazio all'unico partito di opposizione, quei Fratelli d'Italia di Giorgia Meloni che settimane dopo settimane gli roscchia consensi cavalcando la protesta. Ma se ha una logica che un partito di opposizione appoggi quei provvedimenti della maggioranza che condivide, meno comprensibile è che un partito di maggioranza scelga di fiore in fiore in base alla convenienza. Così non può funzionare e la storia insegna che tenere i piedi in due scarpe non porta alcun beneficio né in termini politici (l'affidabilità in politica è importante) né elettorali (sei comunque complice delle scelte impopolari). Non sto sostenendo che Salvini abbia torto nel merito (sai che dramma, o che pericolo, sarebbe fissare il coprifuoco alle 23 invece che alle 22), dico che la stabilità di un governo chiamato a risolvere un'emergenza è assai più importante dei dettagli dell'emergenza stessa, come insegna anche il precedente di Conte. Io non penso che il governo Draghi sia indebolito da questo colpo di scena. A indebolirsi è il centrodestra i cui tre soci, Forza Italia, Lega e Fratelli d'Italia sulla stessa cosa ieri hanno votato in tre modi diversi (favorevole, astensione e contrario). Non è così che si può immaginare di costruire una alternativa credibile alla sinistra. Nulla di grave per carità, ma attenzione che gli elettori hanno la memoria più lunga di quanto si creda.

servizi da pagina 2 a pagina 8

NERVI TESI

Il gelo di SuperMario imbarazza il Carroccio

di Adalberto Signore

a pagina 3

IL PRESIDENTE DELLA JUVENTUS SOTTO ACCUSA

Disastro Superlega e non solo Ora Agnelli rischia la poltrona

di Tony Damascelli

a pagina 28



PASSO FALSO Il presidente della Juventus Andrea Agnelli

Via uno zero per ripartire

di Marcello Zacché

Sostiene il patron del Real Madrid, Florentino Perez, che «se noi non guadagniamo moriremo e con noi il calcio, che è in rovina». Doveva essere l'argomento decisivo, il ricatto del big al sistema pallone per porre la Superlega come unica alternativa per la sopravvivenza. Quindi adesso (...)

segue a pagina 29

Basile, Di Dio, Signori e Zucchetti da pagina 28 a pagina 30

di Stefano Zurlo

Incazza la delusione del tifoso con una battuta: «In dodici ore siamo passati dalla Superlega a Milan-Sassuolo e il Milan ha pure perso». Giornata complicata, senatore Salvini.

«Giornata lunga. Ho avuto cinque telefonate con il presidente Draghi».

E che gli ha detto?

«Che così non avrei votato il decreto (...)

segue a pagina 5

MIGRANTI E AFFARI

La maxinchiesta che inchioda Ong e trafficanti

di Fausto Biloslavo

Contatti e accordi con i trafficanti di uomini, appuntamenti in mare mascherati da soccorsi, segnalazione agli scafisti sulle posizioni delle navi, gommoni trainati dalle acque libiche, riconsegna di barchini, motori fuoribordo o di gubbotti di salvataggio per fare arrivare nuovi migranti. La poderosa inchiesta della procura di Trapani, durata 4 anni, ha scoperto un «costante modus operandi» dei talebani dell'accoglienza.

alle pagine 14-15

BLITZ DELLA POLIZIA

Strage di Nizza, complice dei terroristi arrestato a Caserta

Tagliaferri a pagina 15

I GUAI DEI 5 STELLE

Lo scandalo di Grillo jr affossa Conte leader di cartone

di Vittorio Macioce

Il destino di Giuseppe Conte è provare a indossare il vestito che gli hanno messo addosso. Una parte di lui sospettava che fosse troppo largo, l'altra si è illusa di poterlo riempire. È umano e non è certo una colpa giocarsi le occasioni che la vita ti mette davanti. L'avvocato pugliese è apparso sulla scena pubblica come garante del patto di governo «immaturale» tra Di Maio e Salvini. È la storia di un premier per caso, scelto perché poco ingombrante e per le sue qualità di mediatore, quasi un testimone di nozze di un matrimonio senza amore. Il Conte uno lo ha visto protagonista solo nel finale (...)



segue a pagina 11

LA VERSIONE DI FORMIGONI

«Tutta la verità da Mani pulite alla Lombardia»

di Giannino della Frattina

Anzi tutto «ribadisco la mia assoluta innocenza riguardo alle accuse per cui sono stato condannato nel processo Mauge-ri». Si fa un torto a Roberto Formigoni, ma è inevitabile andare subito a pagina 477 per cominciare a raccontare la sua *Storia popolare* che esce oggi in libreria per i tipi Cantagalli con introduzione del cardinale Camillo Ruini. Eppure proprio nell'esigenza di non ridurre tutta la sua vicenda umana e politica a una controversa questione giudiziaria, sta il senso di queste pagine. E, per toglierci subito il pensiero (...)



segue a pagina 12

DA OGGI IN EDICOLA CON «IL GIORNALE»

Lo squisito Artusi, cuoco colto e letterato

di Camillo Langone

Non apro l'Artusi per leggere le ricette, non essendo un cuoco nemmeno dilettante: lo apro per leggere. Anziché gustarmi l'aringa, le arselle, la beccaccia (non saprei neanche dove procurarmele), assaporo il lessico, lo stile, il tono, le citazioni... Al posto della «lingua di vitella», la lingua italiana. Del resto Pellegrino Artusi (1820-1911) prima che gastronomo fu letterato: scrisse una vita di Ugo Foscolo, che certo meriterebbe un'occhiata, e un commento (...)

segue a pagina 24



L'ATTORE IMPEGNATO

Kessiosoglu: «Vi racconto l'orgoglio degli armeni»

Roberto Fabbri

a pagina 23

CASO PALAMARA

Commissione sulla giustizia, primo ok della Camera

Diana Alfieri

a pagina 13

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PRESIDENTE FORMIGONI È IL SUO NON IN LICENZA IN UN'ALTRA MANI



IL GIORNO

GIOVEDÌ 22 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Brescia, il processo contro il nipote Giacomo

Bozzoli, accuse in famiglia e una tragica proposta
«Buttalo nel forno, ti pago»

Raspa in Lombardia



Milano, nel mirino i costi e i rischi

Salone del Mobile ancora a rischio
Tensione nel Cda

Giorgi in Lombardia



ristora
INSTANT DRINKS

Il coprifuoco resta, la Lega non lo vota

Tensione nella maggioranza, Salvini ordina ai suoi di astenersi. Draghi irritato. Tutti a casa alle 22 almeno fino a metà maggio
Nuova giravolta sulla scuola, presenza minima al 70%. Ombrelloni distanziati in spiaggia. La guida: il calendario delle riaperture Servizi da pag. 3 a pag. 7

Le leggi e i decreti non bastano

Ripartiremo solo quando avremo vinto la paura

Davide Rondoni

Le nuove regole previste per affrontare la pandemia comunicano un po' di senso di apertura, di responsabile ripresa di attività vitali e di socialità. Ma quando si allenterà il lockdown, la chiusura interiore? Si vedono già - e le statistiche lo confermano - diffusi atteggiamenti di "vita in ritirata dalla vita". Questo lungo anno ha radicato negli animi di moltissimi due cose che non spariscono per decreto: la paura e la sfiducia. La paura tende a bloccare la vita. Chi vive sempre sul chi va là rischia di non vivere più. Diventa così circospetto da diminuire e di molto la propria positiva adesione alle circostanze e alle occasioni. E al rapporto con gli altri.

Continua a pagina 2

I PRIMI A LASCIARE SONO GLI INGLESI: LA SUPERLEGA NON ESISTE GIÀ PIÙ
AGNELLI SI ARRENDE E RISCHIA LA POLTRONA ALLA JUVE. ESULTA LA UEFA

FUORIGIOCO

Franci, Ponchia, Fontana e Mola da p. 8 a p. 11



Andrea Agnelli, 45 anni, figlio di Umberto, presidente della Juventus

DALLE CITTÀ

Milano

Agguato e rapina
Due ragazzi accoltellati a Rogoredo

Palma nelle Cronache

Milano

Tamponi salivari
Ora il via libera in tutte le scuole

Ballatore nelle Cronache

Pavia

Carcasse di bovini nell'allevamento dell'orrore

Ruggeri nelle Cronache



La rinnegò neonata, ora le rifiuta il midollo
Nega l'aiuto salva vita alla figlia che abbandonò

Vazzana a pagina 15



L'intervista: Pio e Amedeo, scorretti con orgoglio
«Cattivissimi noi (in tv) Basta col perbenismo»

Degli Antoni a pagina 24

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

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

SUSTENIUM A. MENARINI





Oggi 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



Domani inserto 25 Aprile

LIBERAZIONE Domani, 23 aprile quattro pagine speciali di memorie di partigiani e sui valori fondanti della Costituzione e dell'identità europea



Culture

INTERVISTA La scrittrice palestinese Adania Shibli è in libreria con il suo romanzo «Un dettaglio minore»

Chiara Cruciati pagina 10

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIALE DI FLOTTAZIONE - EURO 7,00

GIOVEDÌ 22 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 95

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

SALTA IL BANCO DEI 12 CLUB SCISSIONISTI, VINCE LA PROTESTA DEI TIFOSI. L'HARAKIRI DI ANDREA AGNELLI

Superlega, il grande bluff dei potenti

Il grande bluff dei dodici club scissionisti dura 48 ore, quando travolti dalla reazione della politica, dei tifosi e dell'Uefa compatta, devono desistere dal proposito di una Superlega. Ne escono male Perez - che si riconsola con l'acquisto a breve di Autostrade Italia, le inglesi travolte dall'ira dei tifosi e le tre italiane. Soprattutto la vecchia si-

gnora e il suo presidente, Andrea Agnelli. Dopo aver abiurato all'ingresso dei fondi esteri nella Lega Calcio nostrano - che avrebbe garantito più mutualità alle 20 di A, solo perché Perez lo ha avvertito di aver trovato JP Morgan disposto a finanziarlo, resta con un pugno di mosche in mano. Ora la palla passa all'Uefa che proverà a ricomporre la frattura

con una Super Champions forgiata da un fondo inglese. Ma la crisi del football è profonda: l'ingresso massiccio delle pay tv che gli hanno permesso di sopravvivere durante la pandemia ai grossi debiti accumulati nel tempo, fanno sì che il tentativo di trasformare il calcio in un grande video game mondiale sia solo rimandato.

PAGINE 6 E 7

Calcio e finanza Quella sporca dozzina

FLAVIANO DE LUCA

Come in un fantastico videogame soprattutto, 48 ore di fuoco incrociato hanno mandato a fondo il progetto Superlega, il torneo per squadre ricche e bla-

sonate immaginato dai potenti del calcio, una mafia di presidenti e manager che ha addirittura evocato «un patto di sangue».

— segue a pagina 3 —

all'interno

In Ohio Afroamericana di 16 anni uccisa dalla polizia

Contemporanea ai festeggiamenti per il verdetto di omicidio per l'ex agente Chauvin che ammazzò George Floyd, in Ohio la polizia ha ucciso un'altra ragazza

CATUCCI, CELADA
PAGINE 9 E 14

Draghi e la delegazione della Lega durante le consultazioni foto Ansa



La prova del fuoco

Draghi punta i piedi e respinge al mittente le richieste di Salvini sul coprifuoco alle 23. Fi e Iv prima si schierano con il leghista, poi si adeguano. Si consuma il primo strappo nella maggioranza. La Lega si astiene sul decreto e annuncia che lo farà anche in aula pagina 2

George Floyd Il verdetto giusto e le morti ingiuste

BRUNO CARTOSIO

Sai seguendo, giorno per giorno, il processo a Derek Chauvin, l'ex agente che ha ammazzato George Floyd a Minneapolis poco meno di un anno fa. Poi arrivano la notizia e l'immagine dell'omicidio di Adam Toledo.

— segue a pagina 9 —

Giornata della Terra La lezione «costituente» della pandemia

RANIERO LA VALLE

Non è un «giorno» da celebrare impunemente la «giornata della Terra» di oggi, 22 aprile. È infatti il secondo anno che cade in piena pandemia e non ci si può prendere cura della Terra senza far tesoro della lezione che ne è venuta.

— segue a pagina 15 —

Lele Corvi



OGGI È LA TUA GIORNATA. POSSO FARE QUALCOSA PER TE?
CAPIRE CHE OGNI GIORNO È LA MIA GIORNATA

La questione fiscale La patrimoniale, di sinistra e di ceto medio

FILIPPO BARBERA

Gli economisti Emmanuel Saez e Gabriel Zucman hanno proposto un'imposta patrimoniale dello 0,2% sul valore delle azioni delle grandi imprese del G20 (si veda: www.economic-policy.org/?3rd-economic-policy-panel/well-th-tax-on-giant-corporations/).

— segue a pagina 15 —

all'interno

M5S Le sorti del nuovo corso in mano a due procure

GIULIANO SANTORO PAGINA 4

Primarie A Bologna i renziani del Pd verso l'appoggio a Conti

ANDREA CARUGATI PAGINA 4

Afghanistan Conferenza di pace addio, forse

GIULIANO BATTISTON PAGINA 8

Il Ciad e noi Idriss Déby, lacrime amare per un dittatore

ALBERTO NIGRI

Lacrime amare per un dittatore che, come direbbe Draghi, «ci faceva comodo». In poche ore dalla sua morte, Idriss Déby, autocrate implacabile, ucciso ufficialmente dalle ferite riportate contro il Fronte dei ribelli gorane (tebu), è l'uomo più rimpianto del continente.

— segue a pagina 8 —

GAS SERRA Sul clima l'Ue raggiunge un compromesso



Alla vigilia della Giornata della Terra, la Ue porta sul tavolo dei negoziati un accordo a 27 sulla prima tappa della lunga strada verso la neutralità carbonio nel 2050: entro il 2030, la Ue si impegna a diminuire le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% rispetto ai dati del 1990. MERLO A PAGINA 5

10427
9 1770023 215004
Pirella Göttsche S.p.A. - D.L. 30/2003 (orm. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gpu/CM/23/27/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIRCOL. N° 1152 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONNAMENTO POSTALE 430 - ART. 2, COM. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Fondato nel 1892



Giovedì 22 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

NICCHI E PROGRA, 'IL MATTINO' - 'IL CORRIERE' EURO 124

Al Vico di Napoli
Il bagno dei maschi negato all'allievo trans il liceo si ribella
Mariagiovanna Capone in Cronaca



I documenti dell'Ovra
Eduardo, Totò e Peppino nel mirino dei fascisti «Irridono Mussolini»
Pietro Gragano a pag. 16



Svolta Sud più fondi per welfare e trasporti

Comuni, in soffitta la spesa storica finanziamenti a chi più ha bisogno: tra i criteri anche il rischio sismico

Nando Santonastaso a pag. 16

L'analisi del Def SULL'AUMENTO DEL DEFICIT SOLO IL PREMIER PUÒ GARANTIRE

Giorgio La Malfa

In questi anni di crescita stentata o inesistente dell'Italia e di aumento progressivo del debito pubblico, la maggior parte degli economisti italiani, pur partendo da diversi orientamenti politici e culturali, ha convenuto che non vi era praticamente alcuna possibilità di ridurre il rapporto esistente tra debito pubblico e reddito nazionale attraverso i propositi di tagliare la spesa pubblica regolarmente enunciati dai governi che si sono avvicendati nel tempo.

Continua a pag. 39

Le misure allo studio
Aiuti ai Comuni che sospendono la tassa sui rifiuti

Andrea Bassi

Tavoli all'aperto «tax free» fino a fine anno e riduzione della Tari per le imprese ma decideranno i Comuni. Sono le misure allo studio.

A pag. 6

Le inchieste del Mattino
Mozzarella e case la multinazionale della camorra

Gigi Di Fiore

Gli affari dei Casalesi nell'Est Europa, con le bufale. E della camorra in Spagna. Cafiero de Raho: «Leggi poco efficaci contro il riciclaggio».

A pag. 15

Il coprifuoco resta alle 22 strappo tra Lega e Draghi

►Salvini non fa votare il decreto sulle riaperture, l'ira del premier Dal 15 maggio aperti piscine e lidi, da giugno i ristoranti al chiuso

Prima riunione agitatissima del consiglio dei ministri presieduto da Draghi. La maggioranza si è spaccata su un punto che condiziona non poco la ripresa delle attività economiche e la vita privata di milioni di cittadini come lo spostamento dalle 22 alle 23 dell'orario di avvio del coprifuoco. La Lega premeva per il posticipo. Draghi ha detto fermamente no. Resta il coprifuoco dalle 22, la Lega si astiene sul decreto. Dal 15 maggio aperti piscine e lidi, da giugno riprendono i ristoranti al chiuso.

Conti, Lofascono e Pirone alle pagg. 2 e 3

Il cambio di colore
Campania, giallo lontano pesano i contagi di Pasqua

Ettore Mautone a pag. 4



Prenotazioni flop
Napoli, 100mila in fuga dal vaccino

A Napoli, tra Over 60 e 70, è fuga dai vaccini. Molti non si sono registrati sulla piattaforma: mai prenotati, secondo conti e stime, in circa 100mila. «Introvabili» anche 23mila nonnini Over 80. «Così - si spiega - diventa a rischio l'immunità di gregge».

Mautone in Cronaca

L'intervista Francesco Vaia
«Mini classi e più trasporti per la sfida dell'autunno»

Mauro Evangelisti a pag. 5



Il flop della Superlega, i debiti, il crollo in Borsa: ora potrebbe lasciare la Juve



Il golpe fallito, il tramonto di Agnelli

Amoruso, Bernardini, De Luca, Majorano e Sacca alle pagg. 8, 9 e 11

Le idee
PIRLO E KLOPP SPECCHIO DI DUE PAESI

Massimo Adinolfi

Non è solo calcio: è la capacità di portare lo sguardo oltre il proprio interesse particolare. E non è solo sport: è un modo di stare al mondo. È sufficiente mettere le une a fianco delle altre le parole degli allenatori: Andrea Pirlo, Juventus, Italia: «Siamo fiduciosi perché abbiamo un presidente all'avanguardia».

Continua a pag. 39

Il terrorista faceva il bracciante a Sparanise Strage di Nizza, l'armiere arrestato nel Casertano

Mary Liguori

Era in un parco giochi in compagnia del figlioletto, Elezi Endri, il 28enne albanese complice dell'autore dell'attentato di Nizza del 14 luglio 2016, quando è stato catturato dagli uomini delle Digos delle questure di Napoli e Caserta a Sparanise. Endri era destinatario di un mandato d'arresto europeo emesso dalle autorità francesi poiché ritenuto responsabile di aver fornito armi a Mohamed Lahouaiej-Bouhlel, autore dell'attentato terrorista che seminò terrore e morte - almeno 84 persero la vita, oltre 100 i feriti - sulla Promenade des Anglais gremita per la festa nazionale francese in attesa dei fuochi d'artificio. Endri si era trasferito con moglie e figlio a Sparanise, nel Casertano, dall'estate scorsa. «Lo conoscevo di vista - racconta il sindaco - e so che lavorava come bracciante agricolo, non era un personaggio in vista per qualche motivo particolare, non era un "so-spettevole"».

tato terrorista che seminò terrore e morte - almeno 84 persero la vita, oltre 100 i feriti - sulla Promenade des Anglais gremita per la festa nazionale francese in attesa dei fuochi d'artificio. Endri si era trasferito con moglie e figlio a Sparanise, nel Casertano, dall'estate scorsa. «Lo conoscevo di vista - racconta il sindaco - e so che lavorava come bracciante agricolo, non era un personaggio in vista per qualche motivo particolare, non era un "so-spettevole"».

A pag. 14

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO** IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURAI!
Prova subito la collezione da 7 misure assorbita a soli **3,90€**





Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO L.48 - N° 130
ITALIA
Sott. e P.P. 01/2021 (Circ. L. 4/2004 art. 1) L. 02/2018

NAZIONALE



Giovedì 22 Aprile 2021 • S. Leonida

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Costo amministrativo unito: **349.316**

Costo amministrativo in media: **16.159.147**

Rispetto al giorno precedente: **+2,1%**

Rispetto alla settimana precedente: **+39%**



“Felicissima sera”
Risate con Pio e Amedeo
«Da Baglioni a Totti
rigeneriamo gli ospiti
e li modernizziamo»
Ravaro a pag. 24



In edicola e sul web
Su MoltoDonna
Laura Pausini e le altre
Le italiane da Oscar
che sfidano il mondo
Un inserto di 24 pagine



Variabile impazzita
Il fattore
“cuore”
e i paperoni
del pallone

Carlo Nordio

Nella storia contemporanea, come in quella meno recente, due istituzioni in particolare hanno consentito l'accesso ai vertici ai meno privilegiati: lo sport e la Chiesa cattolica. Questa opportunità è stata ovviamente concessa anche in altri settori: Napoleone diceva che ogni soldato aveva nello zaino il bastone di maresciallo, abbiamo avuto medici, scienziati, politici, imprenditori (...)

Continua a pag. 13

Coprifuoco alle 22, strappo Lega

► Decreto, scontro nel governo: il Carroccio si astiene, furia Draghi. Studenti in aula al 70%
► L'intervista Vaia (Spallanzani): «Aprire con cautela, un'app per andare allo stadio»

RONA Scontro in maggioranza sul coprifuoco, che alla fine resta alle 22. La Lega si astiene e Draghi si infuria.

Conti, Loiacono e Pirone alle pag. 2 e 3

Roma, l'Atac replica: «Stipendio dimezzato»

«Allergici alle pulizie». La folle protesta degli autisti di autobus per la scuola

Lorenzo De Cicco

Gli autisti degli autobus Atac sono «allergici alle sanificazioni». Quegli stessi bus finiti nel mirino del Nas per le pulizie maldestre. E il rientro in classe a Roma è sempre più a ostacoli. La richiesta all'azienda: «Non guidiamo». La replica dura: «Stipendio dimezzato». A pag. 4

I tavolini all'aperto saranno tax free fino al 31 dicembre

Fondo da un miliardo ai Comuni per tagliare la tassa sui rifiuti

Andrea Bassi

Tavolini all'aperto «tax free» almeno fino a fine anno. E poi una consistente riduzione della Tari, la tassa sui rifiuti, per le imprese ma lasciando ai Comuni la decisione di come agire. Ed ancora, l'annullamento della prima rata dell'Imu per gli esercizi commerciali colpiti dalla pandemia. Fondo da un miliardo ai Comuni. A pag. 7

Le nuove norme Ue
Il primato
dell'uomo
sulle macchine
intelligenti

Ginevra Cerrina Feroni

Razionalizzare la produzione industriale, realizzare modelli del cambiamento climatico, rendere la rete energetica più efficiente. Ma anche scansionare i curricula di aspiranti ad un impiego, valutare il merito creditizio per la concessione di un mutuo, determinare la priorità per assegnare un bonus famiglie, riconoscere una richiesta di protezione umanitaria.

Continua a pag. 13

Resa di Juve, Inter e Milan (ko anche in campionato). Stasera in campo Roma e Lazio



Addio Superlega, club “perdonati”

Da sinistra Lautaro, Mandzukic e Ronaldo Angeloni, Bernardini, Saccà e Trani alle pag. 10 e 11

L'allarme
Tensione Alitalia
scontri in piazza
Il Cdm: salari salvi

Umberto Mancini

Nuovo allarme rosso per gli stipendi degli 11 mila dipendenti Alitalia. Proprio nel giorno in cui si alza alle stelle la tensione - manifestazioni di piazza con scontri - per la crisi della compagnia aerea, i commissari straordinari hanno annunciato che a fine aprile, salvo sorprese, le buste paga resteranno drammaticamente sospese.

A pag. 17

Interviene la Regione
Circeo, in vendita
il promontorio:
lo compra il Lazio

Giovanni Del Giaccio

«Patrimonio naturalistico immenso e posizione unica». Impossibile dar torto a chi ha scritto l'annuncio immobiliare. Si tratta, infatti, di 200 ettari di bosco del Parco Nazionale del Circeo che la società proprietaria ha deciso di mettere in vendita. Interviene la Regione: «Lo compriamo noi».

A pag. 16

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

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

IL BRANCO BRANCO

VERGINE, IL SEGNO TROVA IL SUCCESSO

Buongiorno, Vergine! Promessa della Luna nel segno: si tratta del primo importante successo di primavera, una nuova luce si accende nella vita sentimentale. Domani invece terminerà l'aggressiva presenza di Marte, che adesso inizia un transito a vostro favore nel settore degli incontri. E in particolare un casuale incontro, propiziato da Venere taurina, risolderà il cuore. Auguri.

È SPEDIZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano 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 Tattomezzato € 1,40 in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40, nel Mezzogiorno il Messaggero • Primo Piano Puglia € 1,20 nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Centro dello Sport Stadio € 1,10



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 22 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Sanità, meno accessi al Pronto soccorso

Case della salute, quando il medico è più vicino a te

De Franchis nel Fascicolo Regionale



Banche

Bper, cambio al vertice: guida Montani

Tomassone a pagina 20

ristora
INSTANT DRINKS

Il coprifuoco resta, la Lega non lo vota

Tensione nella maggioranza, Salvini ordina ai suoi di astenersi. Draghi irritato. Tutti a casa alle 22 almeno fino a metà maggio
Nuova giravolta sulla scuola, presenza minima al 70%. Ombrelloni distanziati in spiaggia. La guida: il calendario delle riaperture Servizi da pag. 3 a pag. 7

Le leggi e i decreti non bastano

Ripartiremo solo quando avremo vinto la paura

Davide Rondoni

Le nuove regole previste per affrontare la pandemia comunicano un po' di senso di apertura, di responsabile ripresa di attività vitali e di socialità. Ma quando si allenterà il lockdown, la chiusura interiore? Si vedono già - e le statistiche lo confermano - diffusi atteggiamenti di "vita in ritirata dalla vita". Questo lungo anno ha radicato negli animi di moltissimi due cose che non spariscono per decreto: la paura e la sfiducia. La paura tende a bloccare la vita. Chi vive sempre sul chi va là rischia di non vivere più. Diventa così circospetto da diminuire e di molto la propria positiva adesione alle circostanze e alle occasioni. E al rapporto con gli altri.

Continua a pagina 2

**I PRIMI A LASCIARE SONO GLI INGLESI: LA SUPERLEGA NON ESISTE GIÀ PIÙ
AGNELLI SI ARRENDE E RISCHIA LA POLTRONA ALLA JUVE. ESULTA LA UEFA**

FUORIGIOCO

Franci, Ponchia, Fontana e Mola da p. 8 a p. 11



Andrea Agnelli, 45 anni, figlio di Umberto, presidente della Juventus

DALLE CITTÀ

Bologna, l'assessore al Lavoro

Lombardo spiazza il Pd: «Sostengo Isabella Conti»

Rosato in Cronaca

Bologna, la Procura conferma

«Sono di Carabellò i resti umani del Parco Nord»

Tempera in Cronaca

Calcio, 1-1 al Dall'Ara

Illusione Barrow Bologna-Toro finisce in pareggio

Servizi nel Qs



La rinnegò neonata, ora le rifiuta il midollo

Nega l'aiuto salva vita alla figlia che abbandonò

Vazzana a pagina 15



L'intervista: Pio e Amedeo, scorretti con orgoglio

«Cattivissimi noi (in tv) Basta col perbenismo»

Degli Antoni a pagina 24

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

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

SUSTENIUM

A. MENARINI





GIOVEDÌ 22 APRILE 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50€ - Anno DXXXV - NUMERO 95, 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

GN

PER I ROSSOBLU UN 2-2 CHE MUOVE LA CLASSIFICA. L'1-0 DEI BLUCERCHIATI VALE IL NONO POSTO. IMPRESA SPEZIA: 1-1 CON L'INTER CAPOLISTA



PANDEV CENTO GOL E LODE SALVA DUE VOLTE IL GENOA: CON IL BENEVENTO È PARI
SERVIZI / PAGINE 40 E 41



TIMPRO DI QUAGLIARELLA LA SAMP VINCE A CROTONE E SUPERA IL VERONA
SERVIZI / PAGINE 42 E 43

IL CASO

Antonio Barilla

Agnelli rimane solo La Superlega di calcio si dissolve in 48 ore

L'uscita delle squadre inglesi, poi la diaspora. Alla fine Agnelli annuncia: la Superlega non andrà avanti.

SERVIZI / PAGINA 10

L'ANALISI

PAOLO GIAMPÌERI

DOPO IL NAUFRAGIO RESTANO I GUAI

L'ARTICOLO / PAGINA 16

5 USCITA DOMENICA IN REGALO
RACCONTI DI MARE E TEMPESTA

IL PREMIER, IRRITATO CON IL LEADER DEL CARROCCIO, NON CEDE ALLA RICHIESTA DI POSTICIPARE IL RIENTRO A CASA DALLE 22 ALLE 23

Coprifuoco, Salvini sfida Draghi e non vota il decreto riapertura

In Liguria superata quota 500 mila vaccini. Oggi arriva J&J, via alle prenotazioni per la fascia 60-64 anni

È il primo vero scossone per il governo Draghi. L'astensione della Lega sul decreto-riapertura, provocata dal mancato slittamento del coprifuoco dalle 22 alle 23, scava un solco nella maggioranza e irrita il premier. L'astensione sul decreto è un atto formale, uno sfregio che Draghi - raccontano - ha detto di non comprendere. In Liguria, intanto, si è superata quota 500 mila vaccini. Arrivano oggi le dosi di Johnson & Johnson e, sempre oggi, partono le prenotazioni per la fascia 60-64 anni. **SERVIZI / PAGINE 2-7**

ROLLI



OGGI FESTA DELLA BANDIERA IL VESSILLO DI SAN GIORGIO IN REGALO CON IL SECOLO XIX
VIAMI / PAGINA 26

CHIUSE LE INDAGINI



Tommaso Fregatti

Crollo del Morandi, c'è l'omicidio stradale tra i reati contestati

Chiusura delle indagini per l'inchiesta sul crollo di ponte Morandi. Sessantatré le persone a rischio processo, più le società Autostrade e Spca. Contestato anche il reato di omicidio stradale. **L'ARTICOLO / PAGINA 9**

L'ARRESTO DEL SANTONE



Marco Menduni / INVIATO A BORZONASCA

I due volti di Anidra «Comunità modello» «No, centro di abusi»

Dopo l'arresto del fondatore della comunità per la morte di una donna malata di cancro, alla Anidra di Borzonasca i sentimenti sono divisi. Ritenuta «comunità modello» è sospettata di essere centro di abusi. **L'ARTICOLO / PAGINA 15**

SALUTE E AMBIENTE

Carlo Petrini / PAGINA 8

Giornata della Terra l'ultimo appello per salvare il pianeta

In questo periodo di pandemia la ricorrenza della Giornata mondiale della Terra ci ricorda di avere attenzione per il pianeta che ci ospita. **ARMANDO BATTAGLIA EPAND / PPG 35 E 36-37**

BUONGIORNO

Io i processi sui social non li faccio, scrive Maria Elena Boschi all'indirizzo di Parvin Tadjk, la mamma di Giro Grillo sacrilega al punto di impegnare la sua pagina Facebook per difendere il figlio dall'accusa di stupro. I processi, insiste Boschi, forte di un'indubbia sensibilità istituzionale, oltre che di un titolo di laurea, si celebrano nelle aule di tribunale e non sui social, altrimenti è un modo aberrante di concepire la giustizia. Aberrante eh, testuale. E infatti poco più di tre anni fa, quando la madre e il padre furono costretti agli arresti domiciliari, Matteo Renzi buttò giù qualche riga: «Chi ha letto le carte mi garantisce di non aver mai visto un provvedimento così assurdo. Ma». E ancora: «Siamo davanti a una decisione assurda». Sapete dove lo scrisse? Ma naturalmente sì, su Facebook.

Di volta in volta

MATTIA FELTRI

Secondo me non è aberrante. Però secondo Maria Elena Boschi sì. E infatti anche allora la sua reazione fu repentina e febbrile: non spese l'aggettivo aberrante, questo va detto, preferì un impetuoso hashtag: #siamotuttimat-teoreni. Ecco, una severità un po' altalenante. E un paio di giorni dopo, restia ai processi sui social, decise di istruirlo sul Foglio dove, intervistata, sentenziò: «Basta leggere le carte per capire che la misura cautelare nei confronti dei genitori di Renzi è a dir poco arida. Per l'accusa sarà difficile sostenere questa tesi fino in Cassazione». Caspita, non un semplice processo, proprio gli interi tre gradi di giudizio. E pure io, molto prudente nello spendere termini irrimediabili come aberrante, preferisco buttare lì il mio hashtag: #sietetuttimattiafeltri.

VIGILANZA VALBISAGNO



VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA
SERVIZIO DI SICUREZZA
INSTALLAZIONE E GESTIONE
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEO-SORVEGLIANZA
VISITE ISPETTIVE - PIANTEGNERENTI

Numero Verde
800 50 60 70

VIGILANZA VALBISAGNO



VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA
SERVIZIO DI SICUREZZA
INSTALLAZIONE E GESTIONE
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEO-SORVEGLIANZA
VISITE ISPETTIVE - PIANTEGNERENTI

Numero Verde
800 50 60 70





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Guida veloce
al nuovo esame
da avvocato
con i casi risolti



— alle pagine
25-28

Dichiarazioni 2020
Pagelle fiscali,
benefici
per 1,1 milioni
di partite Iva

Mobili e Parente
— 4 pag. 40



FTSE MIB 24161,38 +0,30% | SPREAD BUND 10Y 101,90 -1,70 | €/\$ 1,2007 -0,37% | ORO FIXING 1798,20 +1,14% | [Indici & Numeri](#) → p. 43-47

Recovery, ecco i numeri di Draghi

Gli aiuti europei

Ultime limitature al piano per Next generation Eu, che domani approda al CdM

Pacchetto d'interventi da 221,5 miliardi, confermata la struttura di sei missioni

Lo studio Ance: scommessa infrastrutture, Italia batte Germania 113 miliardi a 7

Il piano italiano per il Next Generation Ru arriva domani in Consiglio dei ministri con cifre e progetti rivisitati: il Sole 24 Ore anticipa indicazioni e numeri. In vista della cabina di regia che oggi metterà a punto gli ultimi dettagli, il governo presenterà interventi per 221,5 miliardi: 190,5 miliardi coperti con il Recovery Fund vero e proprio e 30,94 del Fondo complementare alimentato con deficit. Confermata la struttura in sei missioni e 16 componenti: digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura, rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e crescita; salute. Per i grandi obiettivi Ue, il 24% di investimenti per la digitalizzazione, il 38% per il cambiamento climatico e il 10% per la coesione sociale.

Uno studio Ance evidenzia la scommessa infrastrutture del piano: Italia batte Germania 113 miliardi a 7.
Fortina, Patà e Santilli
— alle pagine 4 e 5

CONTI PUBBLICI

Debito, corsa record dei titoli di Stato
Nel 2021 emissioni per 597 miliardi

Gianni Trovati — 4 pag. 8

155,5%

RAPPORTO DEBITO/PII
Secondo l'Upb nel triennio 2022-24 il rapporto tra debito e Pil arriverebbe al 155,5%



LA GIORNATA DELLA TERRA
L'Europa taglierà i gas serra del 55% entro il 2030

Di Donfrancesco, Gilberto e Romano
— alle pagine 21 e 22

ASSOLOMBARDA

Cresce il pericolo criminalità: le imprese e la trappola dei fondi mafiosi

Stefano Illi
— 4 pagina 41

Dal 15 giugno ripartono le fiere

Riapertura delle attività

Via libera dal Consiglio dei ministri al rilancio delle attività economiche nelle zone gialle anticipate al 15 giugno

la partecipazione del pubblico alle fiere. Per congressi e convegni resta la data del 1° luglio. Dal 26 aprile via libera ai servizi di ristorazione, a pranzo e cena, solo ai tavoli all'aperto; dal 1° giugno anche al chiuso. E le regioni rivedono gli indirizzi operativi, oltre che per le attività turistiche. — Servizio alle pagine 2-3

SCONTRO AL CONSIGLIO DEI MINISTRI

La Lega non vota sul coprifuoco
L'ira di Draghi verso Salvini

Bartoloni, Fiammeri e Palmerini — alle pagine 2 e 12

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it



50

MILIONI DI EURO
È l'ammontare dei crediti deteriorati che il Credito Fondiario ha in gestione. Ora l'istituto, con una Sgr, proseguirà acquisto e servicing di Npl per cavalcare la dinamica volta al consolidamento

Il gruppo italiano. Esselunga ha chiuso il 2020 con ricavi in crescita del 2,9% a 8,4 miliardi e uti a 270 milioni (-4,4%)

DISTRIBUZIONE

Esselunga, il colosso Amazon bussa alla porta della famiglia Caprotti

Carlo Festa
— 4 pagina 12

STRATEGIE

Credito Fondiario sdoppiato: banca per Pmi e gestione Npl

Luca Davi — 4 pag. 16

PANORAMA

NUOVE REGOLE

Intelligenza artificiale, l'Europa rilancia ma stringe sui diritti da tutelare

La Commissione Ue ha presentato la proposta di regolamento per l'uso dell'intelligenza artificiale. L'obiettivo è promuovere innovazione senza ledere i diritti. Vietati, per esempio, tutti i sistemi ritenuti una minaccia per la sicurezza, i mezzi di assistenza e i diritti delle persone, mentre le applicazioni ad alto rischio, come il riconoscimento biometrico, saranno soggette a severi obblighi. — 2 pagina 24

MODI DELLA CRESCITA

INVESTIRE SUI GIOVANI, PRIORITÀ PER IL DOMANI

di Daniele Marini
— 4 pagina 20

SPORT

Superlega di calcio, progetto è naufragato

Il progetto Superlega si è sfaldato definitivamente, messo alle corde dalla compattezza di governi, Fifa, Uefa, leghe nazionali e tifosi. Ieri il ritiro anche di Inter e Milan. Grivina (Fgc): non ci saranno processi a una idea. — 4 pagina 21

NOMINE

Dal Verme al Demanio, restano Ruffini e Minenna

Tris di nomine alle Agenzie fiscali. Cambio della guardia all'agenzia del Demanio, che sarà diretta da Alessandra dal Verme. Confermati Ernesto Ruffini all'agenzia delle Entrate e Marcello Minenna a Dogane e dei Monopoli. — 4 pagina 12

Nova 24



Lavoro a distanza
Piattaforme di coinvolgimento per smart worker

Giampaolo Colletti — 4 pag. 29

NordOvest

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

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE 21 mesi a 1€. Per info: ilssole24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02-30-300-600



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

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

STRATI DI CONSULENZA PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ ISO 9001:2015
Qualità
ISO 9001
CERTIFICAZIONE
UNI-CEC
00014/2015

Giovedì 22 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 110 - € 1,20
S. Leonida di Alessandria

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/975.881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DDD ROMA - Abbonamenti a Latina e prov. Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov. Il Tempo - Giocaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov. Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov. Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov. Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana da Foligno a Monte Argentario Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6950

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

LINEA DURA E UN PO' ESAGERATA

Draghi non molla il coprifuoco

Sulla carta così fino al 31 luglio ma si rischia il crac del turismo Che vacanze sono fino alle 22?

La curva dei contagi ora scende Le scelte forse saranno riviste Ma le ferie si prenotano adesso

La sinistra gli tira la giacca e lui rischia solo con la scuola dove invece è esploso il virus

Il Tempo di Osho

Capolavoro Agnelli: rischia di perdere la Juve



"Sto a organizzà 'n torneo de subbuteo che te dico fermate"

Pieretti a pagina 13

DI FRANCO BECHIS

Mario Draghi non ha voluto lasciare nemmeno uno spiraglio, e ha tenuto duro nel decreto riapertura su paletti molto stretti, molto più stretti di quelli che furono messi l'anno scorso da Giuseppe Conte per uscire dal lockdown totale. (...)

Segue alle pagine 2 e 3

Il retroscena

Salvini dice no al premier «Ci rivediamo tra 15 giorni»

DI FRANCESCO STORACE

Il primo round se lo aggiudicano i rigoristi che odiano le partite IVA. Ma se lo votano loro. Perché in consiglio dei ministri i rappresentanti della Lega rifiutano a Mario Draghi il loro sì al decreto legge che ripropone miniaperture e coprifuoco agli italiani. (...)

Segue a pagina 3

La corsa al Campidoglio

Primarie e intesa con il M5S Ecco il progetto di Zingaretti

Di Mario e Magliaro a pagina 7

Stasera il concerto

Ultimo al Colosseo Record di biglietti anche in streaming



Finamore a pagina 27

L'ufficio scolastico del Lazio prepara un piano. Ma la Regione avverte: i rischi per i trasporti restano Tre orari diversi per entrare in classe

La protesta

Medici di base in rivolta «Non vacciniamo più»

Sbraga a pagina 21

... Tre orari diversi per far entrare gli studenti nelle aule. L'Ufficio scolastico del Lazio prepara un piano per scagionare gli ingressi. Anche se il governatore Zingaretti avverte che restano rischi per il trasporto pubblico. Intanto i presidi sono soddisfatti per la diminuzione del numero dei ragazzi che tornerà in classe.

Conti a pagina 18

Il libro di Formigoni

«Così ho venduto il riso ai cinesi»

a pagina 12



la **S** TORACIATA
Si no forse. Sul futuro dei Cinque stelle da Conte un granitico forse

FISIODANIELI S.r.l.
Dir. San. Dr. Gianpietro Cufolo
Esperienza e impegno quotidiano a servizio del vostro benessere
fisioterapia • osteopatia • medicina dello sport
visite specialistiche • esami clinici e diagnostici
CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI
Viale Stefano Gradi, 145 • 00143 Roma • Tel. 06.50.38.432
www.fisiodanieli.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Il Ministro della Salute Roberto Speranza ha firmato un decreto secondo il quale gli animali domestici potranno essere curati anche con farmaci "ad uso umano", oltre che con quelli prodotti per scopi veterinari. Molti animalisti hanno giustamente esultato per questa notizia. Anch'io mi unisco al grido di vittoria degli animalisti pur chiedendomi: ma sono stati fatti tutti gli esperimenti possibili prima di annunciare la novità? Domanda: ma se noi prendiamo una medicina adatta agli animali, ci funziona lo stesso?



Giovedì 22 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 93 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

General contractor mattatori dei bonus edilizi

Poggiani a pag. 33

REDDITI 2021

Necessarie 64 pagine di istruzioni per il quadro RU

Bongi a pag. 28

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Smart working - La risposta dell'Agenzia delle entrate sui rimborsi forfettari

Avvocati - Esame forense, il testo della legge

IO ONLINE Covid - La bozza di decreto legge con le regole per le ri-aperture

C'è una gran voglia di cilicio da parte di chi, nonostante le vaccinazioni, vuole bloccare tutto

Domenico Cucopardo a pag. 5

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma della SPORT

Disponibile anche sul sito www.classedibonorsanti.com

Videoidentificazione limitata

Varate le nuove regole europee sull'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale: i sistemi di identificazione biometrica sono considerati ad alto rischio

I sistemi di Intelligenza Artificiale (I.A.) ad alto rischio saranno soggetti a obblighi rigorosi prima che possano essere immessi sul mercato. Terza Commissione europea ha proposto nuove regole e azioni sull'Intelligenza Artificiale affidabile. I sistemi di identificazione biometrica remota verranno considerati ad alto rischio e soggetti a requisiti rigorosi. E il loro utilizzo in tempo reale sarà vietato, salvo eccezioni.

Chiarelli a pag. 36

LO DICE CANTELLI FORTI

La cancellazione dei brevetti è un boomerang per i Paesi

Falotini a pag. 10

Zanatta: Cuba è una grande menzogna alimentata da una certa sinistra italiana



«Cuba è una grande menzogna, tenuta in piedi anche da una certa sinistra italiana a cui fa comodo credere e far credere che esiste un paese dove grazie al comunismo c'è il paradiso in terra, la scuola funziona e la sanità è di eccellenza. Niente di più falso». Così Loris Zanatta, docente di Storia dell'America Latina presso l'università di Bologna. Nei giorni in cui all'Avana si celebra l'VIII Congresso del partito unico e Raúl Castro passa il testimone al presidente del Paese, Miguel Díaz-Canel, Zanatta dice: «Non cambierà nulla, il regime di Castro non è finito. Liberati come in Cina? Impensabile».

Ricciuti a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

È morto a 83 anni **Emmanuel Comptel** che, dal 1906 al 1909, fu amministratore delegato di Alitalia. Era amato come un pappone nella compagnia di Isouleria e non passava più abbandonato. Del suo mondo conoscevo tutto, dall'Interni. Dopo aver riacquisito completamente i conti della società a nuovo servizio di trasformazione in un solido settore europeo attraverso una svolta e deliziosa trattativa con l'olandese Klm (500 destinazioni nel mondo). Tale trattativa era basata sul trasferimento degli aerei a Milano-Malpensa. Ma tra i mesi del 1989 il generale Di Alessio operò molte politiche burocratiche trasformando che era nelle condizioni per l'operazione Klm per aderire all'alleanza. E così all'incirca. Da allora, cominciò il variegato destino di Alitalia con le sue clamorose perdite (sempre rimate dallo Stato). Alitalia cercò di trovare altre soluzioni che però ogni volta vennero bloccate da altri partiti, sindacati o media. Insomma è da sola. Fino ad arrivare all'attuale punto di non ritorno.



Diventa ancora più ricca l'offerta Pubblica di Acquisto sulle azioni del Credito Valtellinese

Per ogni AZIONE del CREDITO VALTELLINESE.

12,50€

Premio dell'

83%

Incremento del prezzo

19%

855 milioni destinati a tutti gli azionisti Creval

Creval farà parte di Crédit Agricole, uno tra i gruppi bancari europei più grandi ed affermati. Questa è la nostra offerta. Questo per noi è egre concretamente, ogni giorno, nell'interesse dei nostri clienti, delle persone, delle comunità.

NON PERDERE QUESTA OPPORTUNITÀ. VALORIZZA IL TUO INVESTIMENTO IN CREVAL.

L'OFFERTA SCADE DOMANI, VENERDÌ 23 APRILE.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI VISITA IL SITO OPACREVAL.CREDIT-AGRICOLE.IT O CHIAMA IL NUMERO VERDE 800.141.319 (DALL'ESTERO +39 06 97620599)

PER ADERIRE ALL'OFFERTA PUO':

- RIVOLGERTI ALLA FILIALE DELLA TUA BANCA
- CONTATTARE IL TUO GESTORE



CRÉDIT AGRICOLE
Una grande banca, tutta per te.

Messaggio pubblicitario. Altra dell'offerta pubblica di acquisto. L'offerta pubblica di acquisto è riservata ai clienti del Credito Valtellinese. Per informazioni sulle condizioni di partecipazione e sui rischi, visitate il sito www.opacreditagricole.it o chiamate il numero verde 800.141.319. L'offerta pubblica di acquisto è riservata ai clienti del Credito Valtellinese. Per informazioni sulle condizioni di partecipazione e sui rischi, visitate il sito www.opacreditagricole.it o chiamate il numero verde 800.141.319. L'offerta pubblica di acquisto è riservata ai clienti del Credito Valtellinese. Per informazioni sulle condizioni di partecipazione e sui rischi, visitate il sito www.opacreditagricole.it o chiamate il numero verde 800.141.319.

Con «La riforma della sport» e «AZIONI in più»



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 22 aprile 2021
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, il capogruppo dem Ceccarelli

Sui politici indagati il Pd fa quadrato «No a processi sommari»
Caroppo nel Fascicolo Regionale



Arezzo, la svolta dell'inchiesta

Lo licenziano e si vendica: brucia l'azienda
Mannino e Rossi nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Il coprifuoco resta, la Lega non lo vota

Tensione nella maggioranza, Salvini ordina ai suoi di astenersi. Draghi irritato. Tutti a casa alle 22 almeno fino a metà maggio
Nuova giravolta sulla scuola, presenza minima al 70%. Ombrelloni distanziati in spiaggia. La guida: il calendario delle riaperture da pag. 3 a pag. 7

Le leggi e i decreti non bastano

Ripartiremo solo quando avremo vinto la paura

Davide Rondoni

Le nuove regole previste per affrontare la pandemia comunicano un po' di senso di apertura, di responsabile ripresa di attività vitali e di socialità. Ma quando si allenterà il lockdown, la chiusura interiore? Si vedono già - e le statistiche lo confermano - diffusi atteggiamenti di "vita in ritirata dalla vita". Questo lungo anno ha radicato negli animi di moltissimi due cose che non spariscono per decreto: la paura e la sfiducia. La paura tende a bloccare la vita. Chi vive sempre sul chi va là rischia di non vivere più. Diventa così circospetto da diminuire e di molto la propria positiva adesione alle circostanze e alle occasioni. E al rapporto con gli altri.

Continua a pagina 2

**I PRIMI A LASCIARE SONO GLI INGLESI: LA SUPERLEGA NON ESISTE GIÀ PIÙ
AGNELLI SI ARRENDE E RISCHIA LA POLTRONA ALLA JUVE. ESULTA LA UEFA**

FUORIGIOCO

Franci, Ponchia, Fontana e Mola da p. 8 a p. 11



Andrea Agnelli, 45 anni, figlio di Umberto, presidente della Juventus

DALLE CITTÀ

Firenze

'Su la mascherina' Autista preso a pugni sul bus

Servizio in Cronaca

Firenze

Omicidio Dini Il pm: «Condannate tutti gli imputati»

Brogioni in Cronaca

Firenze

Santa Croce cambia regole «Basta al turismo mordi e fuggi»

Mugnaini in Cronaca



La rinnegò neonata, ora le rifiuta il midollo
Nega l'aiuto salva vita alla figlia che abbandonò

Vazzana a pagina 15



L'intervista: Pio e Amedeo, scorretti con orgoglio
«Cattivissimi noi (in tv) Basta col perbenismo»

Degli Antoni a pagina 24

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

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

SUSTENIUM A. MENARINI



LA STAMPA

GIOVEDÌ 22 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 € PIACERI DEL GUSTO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) • ANNO LVII • N. 110 • IN ITALIA • SPEDIZIONE ABB. POSTALE • DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1, COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it **GNN**

OGGI SI CELEBRA LA GIORNATA MONDIALE, TRA ALLARMI E SPERANZE. NON È TROPPO TARDI PER AGIRE CONTRO I CAMBIAMENTI CLIMATICI



Questa Terra è la nostra Terra

I dati raccolti dai satelliti sono allarmanti: accelera la distruzione dell'Amazzonia. In un anno è stata cancellata un'area pari a un terzo del Belgio

REX PERSONA/AGF

IL PIANETA HA LANCIATO L'ULTIMO APPELLO: RIGENERAZIONE O ESTINZIONE

CARLO PETRINI

Ogni anno in questo giorno di primavera si celebra la Giornata Mondiale della Terra. Una ricorrenza che ci ricorda di avere cura e attenzione per il pianeta che ci ospita, e che quest'anno mi piacerebbe fosse accompagnata anche da un sentimento di rigenerazione. Mi trovo infatti d'accordo con quella componente sempre più ampia del mondo scienti-



fico, che sostiene che lo scatenarsi della pandemia, sia stata una sorta di risposta biologica con cui la nostra Terra Madre ha

tentato di aprirci gli occhi sulle conseguenze del nostro sistema consumista, sulla profonda interconnessione del tutto e sulla comunione di destino a cui nessuno può sottrarsi. Ecco quindi che il fiorire della natura circostante, dovrebbe andare di pari passo con lo sbocciare nelle menti di nuovi valori e comportamenti che accolgano l'appello del pianeta e affrontino le problematiche che ci attendono.

CONTINUA IN PENULTIMA PAGINA



Il Secolo XIX

Primo Piano

La battaglia per la presidenza dell'associazione degli scali: il Mims spinge per Francesco di Majo. Tiene banco l'ipotesi di un soggetto esterno, l'alternativa delle Authority è Rodolfo Giampieri

Banchine calde per il ministero Scontro sulla guida di Assoport

SIMONE GALLOTTI

genova«Avevano potuto si sarebbero dati di gomito». Ma l'ultimo incontro dei presidenti dei porti italiani con il ministro Enrico Giovannini, titolare dell'ormai ex ministero delle Infrastrutture ora diventato Mobilità Sostenibile, è stato virtuale e così le risatine - e pure qualche velata protesta - sono state affidate alle chat e alle tastiere dei telefonini. Certo, tutto privatamente: tra scadenze di mandati, rinnovi e corsa alla presidenza di **Assoport**, a molti è sembrato più saggio rimanere sotto traccia.

Ma adesso il fronte è diventato troppo ampio e il feeling tra Giovannini e i porti, ammesso che sia mai partito, si è già spezzato. La prima frattura è avvenuta proprio durante quell'incontro di metà aprile, al tavolo di coordinamento. Il passaggio, lungo, approfondito e appassionato, sui sustainability manager per arricchire gli organici delle Authority portuali, non ha riscosso grande successo. Non per il tema e forse nemmeno per la priorità che il ministro intende dare all'argomento: «È più un problema di monopolio: si parla quasi solamente di quello» racconta chi c'era. Perché i porti italiani hanno anche altri fronti da dover gestire: forse a marzo un po' di rimbalzo sui volumi c'è stato, ma sulle banchine la preoccupazione rimane. E non è un caso che i terminalisti - gli uni contro gli altri armati, ma uniti almeno in questo - siano tornati a chiedere conto dei ristori promessi e gli armatori siano a caccia di altri finanziamenti che consentano alla flotta di rinnovarsi. E poi c'è il fronte del lavoro, come dimostra la situazione della Culmv a Genova. La situazione è incandescente anche per l'incertezza che regna su Tirrenia: ancora ieri i sindacati sono tornati alla carica pretendendo certezze, mentre la famiglia Onorato dopo il rifiuto della proposta dei commissari, agita lo spettro della perdita di 6 mila posti di lavoro.

E così di fronte a queste emergenze, la novità del possibile ingaggio di una professoressa del Politecnico di Torino per gestire il gruppo di lavoro sulla sostenibilità nei porti, è diventato argomento di insofferenza.

Per il ministero però non è l'unico problema. C'è una fronda che sta crescendo in silenzio - per ora - per l'attivismo di Alberto Stancanelli, il potentissimo dirigente di Giovannini, capo di gabinetto del Mims. I presidenti dei porti stanno battagliando da alcune settimane per trovare il successore di Daniele Rossi alla guida di **Assoport**. I delicati equilibri interni stanno allungando i tempi e la possibilità di eleggere un presidente esterno, come prevede il nuovo statuto, ha aumentato le variabili. Una in particolare sta agitando le banchine italiane: le stanze romane avrebbero sottolineato un particolare gradimento sul nome di Francesco Maria di Majo. È l'ex presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, non riconfermato dall'ex ministro Paola De Micheli al termine di un solo mandato, dopo le difficoltà riscontrate nell'approvazione del bilancio dell'ente. Adesso Di Majo, tecnicamente un esterno, potrebbe rientrare dalla finestra e fare il presidente dell'associazione.

I suoi ex colleghi non sono però così favorevoli, anzi. Una delle alternative, caldeggiata pare da Rossi, è quella di Rodolfo Giampieri, non confermato nel ruolo di presidente del porto di Ancona, superato con polemiche da Matteo Africano, attualmente uomo di Virginia Raggi nel board del porto di Civitavecchia. Giampieri potrebbe mettere d'



accordo molti presidenti, ma c'è anche chi chiede uno scatto ulteriore e l'indicazione è di una figura interna, uno di quelli attualmente in carica. Ma i giochi sono ancora tutti da fare.



Il Secolo XIX

Primo Piano

Si aspetta ancora il ritorno di Pasqualino Monti, presidentissimo di Palermo, pronto a rientrare quando Daniele Rossi, numero uno di Ravenna, lascerà il vertice dell' associazione.

È il gioco degli incastri a cui devono essere aggiunti altri due tasselli: proprio Monti e Massimo Deiana (titolare dei porti della Sardegna) dovranno essere rinnovati attraverso la procedura del bando: il ministero aspetta i curriculum di chi si ritiene in grado di guidare le Authority di Sicilia e Sardegna.

--

Il Piccolo

Trieste

L' audizione del presidente del porto in consiglio comunale a muggia

«Investimento da 600 milioni per l' acciaio alle Noghere»

D' Agostino sul previsto impianto Metinvest e Danieli: sarà complementare al laminatoio a freddo di Servola. Chiesta l' applicazione del punto franco

DIEGO D' AMELIO

triesteL' investimento per lo stabilimento di Metinvest e Danieli nell' area delle Noghere varrà «oltre 600 milioni». Il dato è stato reso noto ieri dal presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino, nel corso di un' audizione organizzata dal Consiglio comunale di Muggia sul possibile insediamento di un impianto per la lavorazione dell' acciaio. L' idea è in fase embrionale e D' Agostino ha chiarito che la sua trasformazione in realtà non è certa, ma è un fatto che «la Regione sta iniziando in queste ore tavoli pubblici e privati per esaminare l' impatto dei progetti».

L' appuntamento di Muggia è servito ad aggiungere qualche tassello alle informazioni ancora incomplete sul piano Metinvest-Danieli. «Mi dicono - ha detto D' Agostino - che lo stabilimento è complementare al laminatoio a freddo (del gruppo Arvedi in area Ferriera, ndr) e faciliterà il lavoro di chi esiste già. Non sono progetti uguali e in competizione: il prodotto che esce da un impianto sarà il prodotto che entra nell' altro. Non sarà una nuova Ferriera e d' altronde oggi a Servola non si lamenta più nessuno: è stato lo sviluppo del porto che ha creato le condizioni per permettere di far andare via da lì la Ferriera, al di là delle volontà politiche». Il presidente dell' Authority ha spiegato inoltre che Metinvest-Danieli hanno «chiesto l' applicazione del punto franco».

D' Agostino ha sottolineato che i 48 ettari dell' area delle Noghere dove sorgerebbe il nuovo stabilimento «non sono ancora di proprietà del Coselag, ma l' **Autorità portuale** ha chiesto una buona dose di finanziamenti pubblici nel Recovery Plan e non abbiamo sensazioni negative», in vista della scadenza per depositare il Pnrr entro il 30 aprile. La premessa è doverosa, perché «una parte (dei 400 milioni del Recovery per Trieste, ndr) sono i 60 milioni destinati a localizzazioni industriali e logistiche nell' area delle Noghere». Le risorse saranno gestite dal Coselag: si tratta per la precisione di «40 milioni per l' acquisizione delle aree e 20 per investimenti sulla parte stradale e ferroviaria», che servirà a collegare le Noghere e l' ex Aquila.

«Ora che abbiamo elementi più certi sulla progettazione della banchina ungherese di Adria Port - ha continuato D' Agostino - le aree delle Noghere diventano preziose perché sono destinate ad avere uno sbocco sul mare. Il Coselag avrà così strumenti e risorse per acquisire le aree e infrastrutturarle: l' idea non è legata al progetto specifico, ma a qualsiasi buon progetto nell' area».

Il presidente ha dichiarato che «la settimana prossima intavoleremo il ragionamento dell' impatto stradale del terminal ungherese e farò presente che le amministrazioni locali chiedono di essere coinvolte».

La viabilità sarà progettata da soggetti pubblici italiani mentre gli ungheresi portano avanti il proprio progetto: bisognerà capire come collegare il terminal all' alta viabilità senza rompere le scatole agli abitanti di Aquilinia».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.





Il Piccolo

Trieste

le richieste all' authority di san rocco e segnaventto

Contesa a Muggia l' area Felzsegi: in lizza 2 istanze

LUIGI PUTIGNANO

MUGGIA L' area del vecchio cantiere navale Felzsegi, all' ingresso di Muggia, contesa da due aziende. L' attuale Cantiere San Rocco - passato di proprietà questa estate dalla marchigiana Filippetti, che qui realizzava gli Explorer in acciaio e alluminio, alle famiglie Gobbi Benelli e Balaguer - stando ai piani della nuova proprietà rivedrà la propria mission, passando dalla sola attività dedicata a rimessaggio e refitting a nuove iniziative navalmeccaniche.

L' investimento iniziale è pari a cinque milioni di euro. Tenuto conto che l' area su cui insiste il cantiere è di competenza dell' **Autorità portuale**, la Cantieri San Rocco Srl ha prodotto il 16 dicembre, con successiva integrazione del 9 febbraio, istanza alla Torre del Lloyd per chiedere la concessione di aree scoperte, edifici e specchi acquei nel comprensorio ex cantieri Alto Adriatico per un totale di 36.450 metri quadrati per la durata di 15 anni, al fine di svolgere attività cantieristica navale e attuare interventi di riqualificazione e potenziamento del sito. Comincia quindi a prendere corpo quella che sarà la futura impostazione che prevederà - come traspare dal sito aziendale - oltre agli spazi aperti quattromila metri quadrati coperti, 300 posti a terra, con una dotazione di travel lift da 160 tonnellate, gru da 22, nonché carrelloni da 60 e 120. Quindi tutto in discesa per la nuova gestione?

Non proprio. Poco più avanti, in via Trieste, proseguendo verso Muggia, ha i suoi spazi la Segnavento Srl, società triestina che opera nel settore nautico, che ha presentato un' istanza concorrente in ordine alla domanda di concessione formulata dalla Cantieri San Rocco Srl per le aree tenute oggi proprio da quest' ultima.

La domanda concorrente rimarrà depositata a disposizione del pubblico negli uffici della Direzione amministrazione Demanio dell' **Autorità portuale** nel periodo compreso tra il 16 aprile e il 5 maggio inclusi, in maniera che chi lo volesse può produrre eventuali osservazioni. Trascorso il termine, l' **Authority** darà ulteriore corso alle pratiche inerenti la comparazione delle domande pervenute. «Aspettavamo questo momento per fare la nostra proposta», così Pierantonio Corso della Segnavento Srl: «Ora ci vorranno i tempi tecnici per arrivare a una soluzione». Sull' interesse della sua azienda a sviluppare l' attività sull' area contesa in maniera più diversificata rispetto all' attuale, Corso, per ora, ha deciso di non commentare.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



RICONOSCIMENTO a Icop e Alpe

Piattaforma logistica miglior opera del 2020

UDINEÈ stata proclamata la miglior opera in calcestruzzo armato precompresso del 2020 da parte dell' Aicap, categoria opere infrastrutturali. Il riconoscimento è andato alla Piattaforma logistica del **Porto di Trieste**, progettata dallo studio Alpe di Udine e realizzata dalla Icop di Basiliano.

Si tratta di una struttura molto estesa, circa 12 ettari, destinata ad ospitare una banchina di attracco per navi Ro-Ro e trasporto container, le zone di parcheggio rimorchi e deposito container, nonché tutta la logistica per il trasporto stradale e ferroviario.

L' opera è stata scelta tra cinque tra cui anche il nuovo ponte sul Tagliamento, il ponte S. Giorgio di Genova, quello realizzato in sostituzione del "Morandi", e altri due grandi ponti strallati.



Piattaforma porto Trieste miglior opera Aicap 2020

Scelta tra infrastrutture in calcestruzzo armato precompresso

La Piattaforma logistica del **Porto** di **Trieste**, progettata dallo studio Alpe Progetti di Udine e realizzata dalla Icop di Basiliano, è stata proclamata miglior opera in calcestruzzo armato precompresso del 2020 da parte dell' Aicap, associazione italiana del Calcestruzzo armato e precompresso. Nell' ambito del congresso "Italia Concrete Days 2020", evento che si tiene ogni 2 anni, slittato nel 2021 causa epidemia e svolto in modalità telematica, è stata premiata - si legge in una nota congiunta di Alpe e Icop - un' opera infrastrutturale quasi completamente regionale per ubicazione, progettazione e impresa esecutrice. La Piattaforma Logistica appena completata nel **Porto** di **Trieste** è "una struttura molto estesa, circa 12 ettari, destinata a ospitare una banchina di attracco per navi Ro-Ro e trasporto container, le zone di parcheggio rimorchi e deposito container, nonché tutta la logistica per il trasporto stradale e ferroviario". La Piattaforma è stata scelta tra cinque opere infrastrutturali, tra cui anche il nuovo ponte sul Tagliamento, il nuovo ponte S. Giorgio di Genova e altri due grandi ponti strallati. L' infrastruttura è stata premiata, conclude la nota, "in virtù dell' importanza, della dimensione dell' opera eseguita e dell' utilizzo innovativo delle tecniche di precompressione dei calcestruzzi e isolamento sismico". (ANSA).

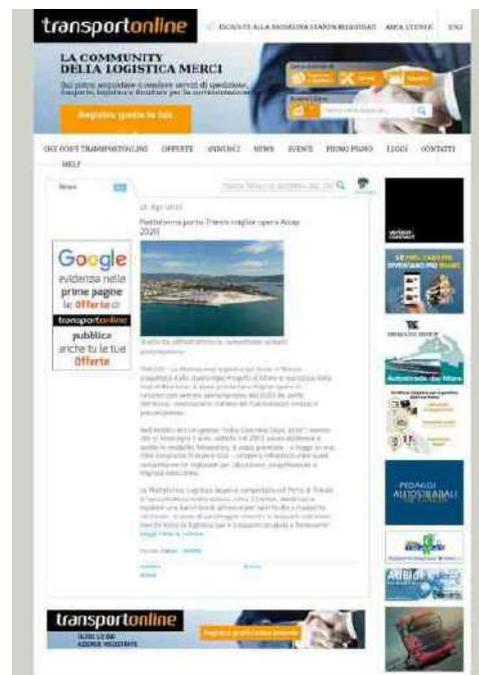


Transportonline

Trieste

Piattaforma porto Trieste miglior opera Aicap 2020

Scelta tra infrastrutture in calcestruzzo armato precompresso. TRIESTE - La Piattaforma logistica del Porto di Trieste, progettata dallo studio Alpe Progetti di Udine e realizzata dalla Icop di Basigliano, è stata proclamata miglior opera in calcestruzzo armato precompresso del 2020 da parte dell'Aicap, associazione italiana del Calcestruzzo armato e precompresso. Nell'ambito del congresso "Italia Concrete Days 2020", evento che si tiene ogni 2 anni, slittato nel 2021 causa epidemia e svolto in modalità telematica, è stata premiata - si legge in una nota congiunta di Alpe e Icop - un'opera infrastrutturale quasi completamente regionale per ubicazione, progettazione e impresa esecutrice. La Piattaforma Logistica appena completata nel Porto di Trieste è "una struttura molto estesa, circa 12 ettari, destinata a ospitare una banchina di attracco per navi Ro-Ro e trasporto container, le zone di parcheggio rimorchi e deposito container, nonché tutta la logistica per il trasporto stradale e ferroviario".



Porti: Venezia; Zaia, grazie Zincone per lavoro questi mesi

Dopo nomina Di Blasio a presidenza Authority

(ANSA) - VENEZIA, 21 APR - "Vorrei esprimere il mio ringraziamento sincero alla dott.ssa **Cinzia Zincone**, commissario dell' autorità portuale di sistema di Venezia, che fra poche settimane lascerà l' incarico a un nuovo Presidente. Non vuole essere un ringraziamento formale o scontato. Al contrario, voglio che sia il segno di un apprezzamento per quanto la dott.ssa **Zincone** ha fatto in questi mesi e per il suo lavoro al servizio dello sviluppo del porto di Venezia in momenti di grande complessità". Lo afferma il Presidente del Veneto, Luca Zaia, all' indomani delle nomine di Presidenti dell' Autorità di sistema portuale da parte del Ministro alle Infrastrutture Giovannini, che per Venezia ha indicato Fulvio Lino Di Blasio. "**Zincone** - prosegue - ha accettato il ruolo di commissario in un momento di grandi attese per il porto e ha affrontato con sapienza, con un occhio sempre attento alla legge e alla legalità, partite fondamentali come la sistemazione e approvazione del bilancio e altri importanti progetti che, sia come Magistrato alle Acque, sia come commissario all' Autorità portuale, ha sempre gestito con grande professionalità e straordinaria competenza, in una ridefinizione complessiva dello sviluppo della portualità regionale veneziana. Anche a lei dobbiamo se quello straordinario strumento che è il Mose è entrato in funzione e ha già cominciato a far vedere a una città fragile i suoi grandi vantaggi ai fini della salvaguardia di un patrimonio universale". (ANSA).



Navi, impasse al Senato: stop allo scavo del Vittorio Emanuele I cinque no dell' Ambiente Tempi lunghi per Marghera

Il commissario a Ca' Farsetti: Vecon e Tiv non disponibili subito

Mo. Zi. - F.B.

VENEZIA Bloccato lo «scavo» del canale Vittorio Emanuele.

Ieri il voto in commissione Ambiente al Senato di modifica del decreto sul porto di Venezia è stato sospeso, se ne riparerà stamattina «ma se non ritirano il punto, noi votiamo contro», avverte il senatore Pd Andrea Ferrazzi. Intanto, l'ufficio legislativo del ministero per la Transizione Ecologica ha inviato un parere che in cinque punti smonta radicalmente l'impianto del decreto che lancia il concorso di idee per un terminal off shore per crociere e porta container. E se dal governo ci sono dubbi, figurarsi dai partiti. La valanga di emendamenti al provvedimento sono al vaglio delle commissioni che devono esprimere un parere (Affari Istituzionali, Bilancio, Beni Culturali, Ambiente e Affari Regionali) prima del voto in commissione Lavori Pubblici che mercoledì deciderà in sede referente (vale a dire che il testo approvato non dovrà passare per l'aula di Palazzo Madama). La commissione Ambiente ieri si è arenata sul passaggio del parere che dice: «Nelle more del bando dell'elaborazione e della presentazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica, si invita a valutare l'opportunità di adeguare, previa procedura di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale e analisi dei rischi, il canale di grande navigazione Vittorio Emanuele III». «Una inutile e dannosa forzatura di Lega e Forza Italia», dice Ferrazzi. Da Ca' Farsetti, pronta la reazione: «Paradossale che Ferrazzi inneggi sul blocco a Venezia - stigmatizza la presidente della commissione consigliere Infrastrutture Deborah Onisto - Venezia piange, Ravenna gioisce e Ferrazzi non se ne accorge». «Il tema è trovare soluzioni, non fare battaglie per raccogliere qualche voto», rintuzza il senatore.

Le obiezioni al decreto più toste arrivano però proprio dal governo: il legislativo del ministero per la Transizione Ecologica ha inviato una lettera al premier Draghi e ai ministeri di Infrastrutture e Beni culturali nella quale evidenzia cinque motivi di contrarietà: non può essere il Porto a esperire il bando visto che il Consiglio di Stato nel 2019 ha deciso che non è soggetto aggiudicatore; prima di cercare alternative, si deve completare la procedura al Cipe del progetto Duferco; il concorso di idee, non di concreti progetti definitivi, «allontana nel tempo la soluzione definitiva»; il decreto include l'attività crocieristica in laguna e non ci sono tempistiche stringenti. La proposta quindi «non può in alcun modo essere condivisa da questo ministero». A meno che non si fissino date certe, al concorso segue una gara, il progetto prescelto sia sottoposto a Via e si preveda «un cronoprogramma per il progressivo divieto di navigazione in laguna per le grandi navi».

Tutto questo mentre ieri mattina il commissario del Porto **Cinzia Zincone** ha parlato della situazione dello scalo lagunare ai consiglieri comunali. «Nel breve periodo le banchine di Vecon e Tiv non potranno essere disponibili, il modello "Redentore" a Marghera non potrà essere esportato perché i controlli necessari per la pandemia non lo permettono, quindi le crociere continueranno quest'anno ad arrivare alla Marittima passando per San Marco». La strada per il terminal d'altura però è segnata: «E' l'unica via d'uscita per un porto che vuole essere importante. Se dopo nove anni siamo ancora qui a discutere è perché su ogni soluzione ci sono dei pro e dei contro», ha detto



ricordando la relazione fondamentale tra Venezia e il suo porto «un' identità che si sta perdendo». Nel dibattito i consiglieri hanno tutti convenuto che dal decreto Clini Passera i veti incrociati hanno portato a non decidere nulla e a far perdere posizioni e traffico a Venezia, ma se la maggioranza continua a puntare su Marghera e Vittorio Emanuele l' opposizione si è schierata per le navi fuori dalla laguna. «Venezia è una città di laguna non di mare, è una differenza sostanziale», ha detto ad esempio Gianfranco Bettin di Verde



Corriere del Veneto

Venezia

progressista. «Il concorso di idee fa perdere ulteriore tempo», è intervenuto Giovanni Martini (Tutta la città Insieme) mentre Marco Gasparinetti nutre dubbi sulla compatibilità del traffico crocieristico con quello commerciale sul canale dei Petroli.

Crociere, in Senato la battaglia navale Pd-centrodestra

'Blitz di Lega e Forza Italia per inserire 'Alt di Ferrazzi, sospesa la decisione

ELISIO TREVISAN

GRANDI NAVI MESTRE Forza Italia ha provato ad inserire nel Decreto sulle grandi navi lo scavo del canale Vittorio Emanuele III che collega il canale dei Petroli e Marghera con la Marittima ma che da anni è interrato con una profondità tra i 5 e i 7 metri contro i 10 metri originari previsti dal Prg portuale vigente.

E la Lega ha appoggiato la proposta. Il Vittorio Emanuele è la soluzione che il sindaco Luigi Brugnaro propone da quando era ancora presidente degli Industriali veneziani, e la riconferma di un asse di centrodestra sulle questioni del **porto** e, in questo caso, in particolare sulla crocieristica si è avuta ieri di primo mattino quando al Senato si è riunita la commissione Ambiente.

L'ASSE All'ordine del giorno c'era l'esame delle 62 pagine di emendamenti al Decreto 45/2021 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 varerà il concorso di idee per scegliere il progetto di un nuovo **porto** crocieristico e di uno per i container in mare aperto.

In quella sede la relatrice della Commissione, senatrice Maria Alessandra Gallone di Forza Italia, ha proposto di inserire nel Decreto anche l'escavo del canale Vittorio Emanuele III. I senatori della Lega, che avevano presentato alcuni emendamenti per puntare ad una soluzione definitiva per le navi bianche a Marghera invece del **porto** fuori della laguna, si sono uniti alla proposta della Gallone dato che scavare il Vittorio Emanuele equivale a porre uno stop al concorso di idee che molti sin dall'inizio hanno considerato inutile, pensato giusto per perdere altro tempo, dato che di progetti ce ne sono già più di una decina. A quel punto il Pd è intervenuto per chiedere la sospensione dei lavori che, su richiesta del senatore veneziano Andrea Ferrazzi, sono stati rinviati a oggi. Il passaggio per un parere in commissione Ambiente è uno di quelli che il Decreto deve affrontare prima di tornare alla commissione Infrastrutture e Trasporti che la settimana prossima voterà gli emendamenti, dopodiché entro due settimane arriverà arrivare in Aula per il voto definitivo, in tempo per la scadenza del primo giugno, data entro la quale il Decreto deve essere convertito in legge pena la decadenza.

L'ESAME Prima della sospensione dei lavori, ieri erano stati accolti i quattro emendamenti del Pd migliorativi del Decreto. Non è stato accolto, invece, l'emendamento del senatore del Gruppo Misto Gregorio 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 del terminal container presentato dalla Autorità Portuale al tempo di Paolo Costa presidente, e l'altro del Terminal Crociere alla bocca di **porto** del Lido, il famoso Duferco. Quanto agli emendamenti dei 5 Stelle sono stati accolti quelli migliorativi del Decreto e non quelli che puntano a vietare, anche da subito, l'ormeggio delle navi a Marghera. «Il Vittorio Emanuele non c'entra nulla con il concorso di idee per un nuovo **porto** fuori della laguna - ha commentato Ferrazzi alla fine della commissione -. Per quel vecchio canale del 1925 ci passavano le navi prima che venisse aperto il canale dei Petroli tra nel 1968. Da decenni, dunque, è inutile e riattivarlo equivarrebbe a creare un gigantesco fiume dentro la laguna formato da canale dei Petroli, canale Vittorio Emanuele e canale della Giudecca che potrebbe provocare gravi danni ambientali».



Mentre, dunque, Ferrazzi minaccia di schierare tutto il Pd per votare contro un Decreto modificato con l'aggiunta dell'escavo del Vittorio Emanuele, l'asse del centrodestra si sta organizzando e la proposta della senatrice Gallone potrebbe essere solo un primo assaggio. E ieri, in proposito, da **Venezia**



Il Gazzettino

Venezia

sono partite altre bordate: la capogruppo comunale di Forza Italia, Deborah Onisto, ha commentato, riguardo all' intervento di Ferrazzi, che «è paradossale che inneggi al blocco dello scavo di un canale a Venezia proprio il giorno in cui Ravenna annuncia che costruirà un porto crociere per le navi bianche che se ne andranno dalla laguna. È una congiura contro Venezia e Ferrazzi ne è lo strumento ma non se ne accorge». Contemporaneamente dalla Lega si è levato il vicesindaco Andrea Tomaello accusando il senatore veneziano di essere tra «i detrattori del porto di Venezia». Sono passati nove anni dal decreto Clini-Passera e altrettanti governi e ministri Pd-M5S. Questi si vantano per avere ancora bloccato un canale di grande navigazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Da Ravenna a Trieste, gli altri scali stanno scippando il settore a Venezia

IL CASO MESTRE Mentre a Roma si discute del concorso di idee per i progetti di nuovi terminal crocieristici in mare aperto, a Venezia le navi abbandonano il porto. Proprio l'altro ieri l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha pubblicato, infatti, un bando di gara per affidare in concessione la gestione e la costruzione della nuova Stazione Marittima che diventerà un home port per Royal Caribbean, una delle maggiori compagnie crocieristiche mondiali: ogni giorno ci staranno due navi in contemporanea per un totale di 300 mila passeggeri all'anno.

Una notizia ferale per la Marittima di Venezia che è l'home port d'eccellenza di tutto il Mediterraneo e che rischia di essere degradata a porticciolo turistico.

L'iniziativa di Ravenna, che avevamo anticipato lo scorso dicembre quando la compagnia con sede a Miami si candidò a gestire la nuova Marittima, è purtroppo solo un pezzo del puzzle che si va formando attorno a Venezia: il porto di Trieste ha 3 ormeggi per navi da crociera, e da un po' di tempo si parla di realizzarne un altro o altri due a Monfalcone. Nel complesso Venezia si

avvia a perdere 7 navi al giorno, vale a dire circa un milione di passeggeri all'anno. Se si considera che prima della pandemia lo scalo lagunare accoglieva, a seconda degli anni, tra un milione e mezzo e due milioni di turisti l'anno, si fa presto a fare i conti del disastro che si prospetta se non si interverrà subito e concretamente, intanto per dare certezze. È proprio a causa delle incertezze sulla possibilità di attraccare a Venezia che Royal Caribbean (che pure è socia di Vtp, Venezia Terminal Passeggeri che gestisce la nostra Marittima) si è rivolta a Ravenna, che Costa crociere, controllata dall'americana Carnival, lo scorso settembre ha dato l'addio a Venezia almeno fino a fine marzo di quest'anno scegliendo intanto porti del Tirreno per le sue crociere, e che anche Msc (altra socia di Vtp) ha rinunciato a fare scalo a Venezia per tutto il 2020, scegliendo al suo posto Trieste.

«Perdere una compagnia così importante come Royal Caribbean per il porto di Venezia è un danno gravissimo - commentano i portuali del comitato Venezia Lavora -. Possibile che dopo nove anni l'unica cosa che il governo italiano è riuscito a fare è un concorso di idee per far lavorare i soliti professoroni e perdere ancora tempo? Al nuovo presidente, che purtroppo sembra non abbia conoscenza dei dossier veneziani, chiediamo che al centro della sua agenda ci sia il rispetto e la dignità di tutti quei lavoratori che vivono grazie alla crocieristica e vogliono continuare ad essere un tassello importante della rinascita della nostra città».

Home port, quello che nascerà a Ravenna e quello che c'è a Venezia, significa uno scalo di inizio e fine crociera e non semplicemente di transito. E lo sanno bene sindaco e assessori di Ravenna che, presentando il bando di gara, hanno affermato che significa moltissimo per lo sviluppo del territorio e per l'indotto turistico ed economico. Qual è, dunque, il destino che si prospetta? Ravenna collegata con gli aeroporti di Bologna e Forlì diventerà completamente indipendente; Trieste ed eventualmente Monfalcone, grazie all'aeroporto di Ronchi dei Legionari e allo stesso Marco Polo, sarà altrettanto indipendente da Venezia. E al massimo da Trieste i crocieristi potranno andare a visitare Venezia in un giorno con i bus o con il treno visto che si sta realizzando l'alta velocità che permetterà di fare il percorso in un'oretta. Se il turn around, cioè il cambio passeggeri a bordo delle navi, verrà fatto a Ravenna e a Trieste, a Venezia rimarranno le briciole e migliaia di crocieristi, in visita per poche ore, che si aggiungeranno alla massa di turisti mordi e fuggi che è il vero dramma della città storica.



Il Gazzettino

Venezia

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la crocieristica in laguna

Grandi navi, stop al voto del Senato «Lo scavo del canale è una provocazione»

Ferrazzi (Pd) ottiene il rinvio della seduta. Le alternative e l'emendamento De Falco. Voto in aula sul decreto il 27

V.M. A.V.A.V.

Grandi navi, scontro in commissione Ambiente al Senato. Seduta rinviata su richiesta di Andrea Ferrazzi (Pd) dopo la richiesta di Lega e Forza Italia di inserire nella proposta anche lo scavo del canale Vittorito Emanuele. «Una forzatura», dice Ferrazzi, «non c'entra con il decreto, lo scavo aumenterebbe l'erosione della laguna». Si riprova stamattina, martedì 27 la discussione in aula sul decreto legge del governo che prevede un bando internazionale per un progetto definitivo di terminal "fuori dalla laguna" e nel frattempo soluzioni provvisorie a Marghera. Si attende anche il discorso di Mario Draghi sul Piano nazionale di ripresa e resilienza. Tra gli emendamenti quello del senatore del Gruppo Misto Gregorio De Falco, comandante della Capitaneria di porto di Livorno in servizio la notte del disastro della Costa Concordia. De Falco chiede di sospendere il bando almeno fino a quando il Cipe non si sarà pronunciato sui progetti esistenti. Il riferimento è al Venis Cruise di Duferco-De Piccoli. L'emendamento De Falco permetterebbe di avere entro 60 giorni una risposta definitiva al progetto che ha avuto il parere favorevole della Via, ma non del ministro del Mibact Dario Franceschini e della Soprintendenza nel 2017. «Questo ministero», la conclusione, «non sarebbe contrario all'ipotesi di una sperimentazione che preveda l'approntamento di una prima banchina di ridotte dimensioni per un numero inferiore di navi rispetto a quanto previsto nel progetto esaminato».

Cesare De Piccoli, per anni vicesindaco e poi viceministro ai Trasporti, difende il suo progetto. «Da quattro anni lo tengono bloccato e non lo mandano al Cipe per la valutazione, come prevede la legge», dice, «quello di spostare le navi da San Marco è ormai un problema a evidenza mondiale. Noi siamo gli unici ad aver trovato una soluzione che mantiene le navi da crociera a Venezia limitando i danni all'ambiente. Se la politica ha soluzioni migliori, le metta in campo invece di opporsi con dubbi da Azzecagarbugli». Uno di questi, dice De Piccoli, è il dire adesso che le banchine a Punta Sabbioni, davanti all'isola del Mose, non sarebbero "fuori" dalla laguna. Tecnicamente la laguna finisce dopo il faro dei moli foranei. Ma in quel punto il terminal sarebbe lontano da San Marco e indipendente dalle paratoie del Mose. E per realizzarlo non servirebbe scavare i fondali dei canali lagunari. Quanto al parere della Via, De Piccoli conferma che si tratta di un parere positivo con prescrizioni.

«Abbiamo seguito le indicazioni poste da Ministero e Soprintendenza», dice, «modificato il nostro progetto originario. Ridotte le grandi navi all'ormeggio da 5 a 4, ridotta anche la cubatura e la lunghezza della banchina». Anche dal punto di vista delle procedure, De Piccoli ricorda come ci sia un pronunciamento del Tar, confermato dal Consiglio di Stato, che aveva respinto il ricorso dell'Autorità portuale guidata da Paolo Costa. Il progetto Venis Cruise è legittimo. «Adesso ci aspettiamo che il governo decida», conclude De Piccoli, «nel parere firmato dal ministro dei Beni culturali Dario Franceschini nel 2017 c'era la disponibilità a concedere la sperimentazione per fare arrivare alla nuova Marittima al Lido intanto una grande nave. Noi siamo pronti».

I passeggeri delle crociere, secondo il progetto Venis Cruise di Duferco, arriverebbero al Lido a bordo di motonavi



ecologiche, con motore elettrico ed energia solare, dopo aver fatto il check-in all' attuale Marittima. Tempo di realizzazione del terminal, 2-3 anni.

Intanto al ministero ha scritto anche Stefano Boato, coordinatore del gruppo di progettisti autore della proposta dell' avamposto galleggiante. Sempre al Lido, ma più "leggera" rispetto al Duferco. «Chiediamo si faccia il confronto fra le varie ipotesi», scrive Boato, «come stabilito dal Senato nel 2014. E poi



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

si scelga. I progetti ci sono, non occorre ricominciare da zero». L' Autorità portuale però per adesso va avanti sull' ipotesi di approdi "provvisori" a Marghera, Vecon e Canale Nord) come stabilito dal governo. «Dovremmo fare squadra per mantenere l' attività del porto nel lungo periodo», dice la consigliera del Pd Monica Sambo, «invece c' è ancora chi insiste sulle soluzioni definitive a Marghera».

--v.m. A.V.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

tronchin (pd)

«Sbagliato confondere area portuale con il sito industriale»

«Siamo assolutamente contrari alla commistione tra area portuale e area industriale». Parte da Umberto Tronchin, a lungo segretario della Filt Cgil e ora componente del Pd Insieme di Mestre, un siluro nei confronti di quanti stanno pensando a sviluppare la crocieristica sulle banchine di Marghera.

«La questioni del **porto** sono cruciali per tutta l' economia metropolitana e a maggior ragione per il destino del sistema manifatturiero di Marghera - spiega Tronchin - . Finora a mettere in crisi il **porto** ci sono fattori come l' escavo dei canali, la pressione sulle navi da crociera, le dimensioni dei canali insufficienti, la costruzione del Mose».

E aggiunge: «Sull' area portuale ci sono richieste di insediamenti industriali importanti, tra le quali Cereal Docks e Pilkington, e queste vanno salvaguardate. Scavare il canale nord e il canale Vittorio Emanuele per far passare le navi da crociera rappresenta una commistione che non ci piace. A nostro parere le navi commerciali devono andare nel **porto** off shore, quello pensato da Paolo Costa, in una logica di coordinamento dei porti dell' alto Adriatico.

Le navi da crociera in via provvisoria possono anche essere appoggiate sulle due banchine di Marghera, ma la soluzione dovrebbe essere trovata nel **porto** di San Leonardo: va considerata seriamente questa proposta perchè è un **porto** ormai in gran parte inutilizzato e con fondali importanti. I due accosti esistenti possono infatti essere rapidamente riconvertiti ed essere poi integrati con la costruzione di altri due ormeggi nella stessa darsena».

--



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ildibattito in comune

Zincone «Unica soluzione ora la Marittima»

V.M. A.V.A.V.

«Le soluzioni provvisorie alle banchine Vecon e Tiv di Marghera non sono praticabili in tempi brevi.

Adesso l' alternativa è il terminal al Canale Industriale Nord sponda Nord.

Ci sono i pro e i contro ma lì non c' è la promiscuità per le merci. Per quello la gara per la progettazione andrà avanti. Intanto prepariamo il bando per la propettazione del terminal fuori dalla laguna. Ma nell' immediato se non vogliamo chiudere il porto l' unica alternativa resta il passaggio per il canale della Giudecca». Così la commissaria dell' Autorità portuale **Cinzia Zincone** ieri alla commissione comunale sulla questione grani navi. Dibattito intenso. Divisione fra chi preferirrebbe puntare subito alla soluzione fuori laguna. E chi invece vede come sola alternativa per la crocieristica la soluzione di Marghera. Il deputato e consigliere della Lega Alex Bazzaro ha annunciato la presentazione di un emendamento al testo del governo per garantire questa soluzione. Caldeggiata anche dalla maggioranza fucsia che governa Ca' Farsetti.

--A.V.



Porto, l'addio di Zincone «La politica dia risposte»

Il commissario sorpresa dell'avvicendamento «L'ho appreso solo dai giornalisti, mi dispiace» Sul porto pesano le incertezze: «Partiamo dai limiti Meglio una certezza negativa che questa situazione»

ROBERTA BRUNETTI

L' AUDIZIONE VENEZIA Nessuno, da Roma, l' ha avvisata che era stato scelto il suo successore. Anche il provveditore alle Opere pubbliche, **Cinzia Zincone** - che da dicembre regge, da commissaria, le sorti del porto lagunare - ha appreso, l' altro giorno, dai giornalisti che il ministro Giovannini aveva indicato in Fulvio Lino Di Blasio, segretario generale del Porto di Taranto, il nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico. Lo ha raccontato lei stessa, ieri, in commissione consiliare.

Un' audizione fissata da tempo, per discutere di porto, che è diventata l' occasione per salutare la commissaria, a questo punto prossima alla scadenza, ringraziata a più voci dai consiglieri per il lavoro fatto. «Purtroppo ho appreso questa cosa dai giornalisti.

Non abbiamo avuto nemmeno il tempo di risintonizzarci. Mi spiace molto. Ma se si va verso una stabilizzazione, è una necessità.

In questo momento coincide anche la scadenza del segretario generale. Ci sarà un rinnovamento, che va guardato come un' opportunità». Una **Zincone**, ancor più franca del solito («Mi esprimo in libertà, non avendo un domani»), che ha ammesso l' amarezza.

«Questo impegno lo avevo preso con il cuore, oltre che con la testa.

Mi spiace lasciare in questo momento, in cui si era creato una sinergia. Fatto importante per questo porto che ha bisogno di ritrovare identità e peso».

UN PORTO DI INCERTEZZE Sui mali del porto la commissaria è stata altrettanto chiara, puntando il dito sull' incapacità della politica di prendere decisioni: «Questo è un porto regolato. Il Mose impone dei limiti, dei punti di non ritorno. Bisogna partire da questi limiti, che ormai sono certezze. E una certezza negativa è meglio di un' incertezza continua.

Ma l' Italia soffre di proprio incertezze». Anche il nuovo decreto che prevede la call internazionale per creare approdi fuori dalle acque protette della laguna, in questo senso, è indicativo. «L' impressione è che si voglia mettere un vestito molto elegante al nulla: non sappiamo cosa fare, chiediamo un po' in giro. Una politica che non dà risposta, ma non fa domande». Parole sferzanti, che **Zincone** ha precisato non voler essere una critica al concorso, ma la constatazione che manca ancora un' idea vincente. «Il concorso ora va preso molto seriamente - ha aggiunto -, come l' unica via di uscita per un porto che vuole essere importante. Resta il fatto che, comunque la si giri, le dimensioni delle navi sono un problema. E una soluzione non c' è».

LE QUATTRO OFFERTE Rispondendo alle tante domande dei consiglieri, la commissaria ha anche spiegato che gli approdi diffusi per le crociere, decisi a suo tempo in Comitato, non sono stati ripresi nel nuovo decreto, che comunque non ci sarebbero i tempi per realizzarli e che le restrizioni imposte dal Covid fanno scartare anche queste soluzioni.

«Resta Marghera, canale nord, sponda nord, per due, al massimo tre navi. Ci sono pro e contro.



Per questo è stata fatta la gara.

Abbiamo ricevuto quattro offerte. Vedremo di cosa si tratta». Ha anche aggiunto che «in questo momento, le navi devono passare per il Canale della Giudecca e raggiungere la Marittima. Non ci sono alternative».

LE SOLITE DIVISIONI Il dibattito tra i consiglieri ha confermato le solite divisioni tra forze politiche,



Il Gazzettino

Venezia

che a Roma ora sono anche nello stesso Governo, ma continuano a pensarla diversamente. Il vicesindaco Andrea Tomaello e l'assessore Simone Venturini puntano su Marghera, come Alex Bazzaro che ha invitato gli altri deputati veneziani a unire le forze per perorare la soluzione appoggiata dall'amministrazione Brugnaro che «ha vinto le elezioni». All'opposto, da Sara Visman a Monica Sambo, il sostegno è solo per l'off shore, visto il gigantismo delle navi incompatibile con la laguna. «Venezia ha un porto di laguna, che non può seguire le dimensioni delle navi - ha concordato Gianfranco Bettin - Bisogna prendere decisioni. Ma questo concorso mi sembra una mezza bufala».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zaia e Martella la ringraziano: «Gran lavoro»

IL SALUTO VENEZIA La palla ora passa a Luca Zaia. Come presidente della Regione, dovrà dare la sua intesa al nuovo presidente del porto indicato dal ministro Giovannini in Fulvio Lino Di Blasio. Ultimo atto prima della formalizzazione del cambio al vertice. Intanto Zaia ci tiene a ringraziare la commissaria uscente, **Cinzia Zincone**: «Non vuole essere, il mio, un ringraziamento formale o scontato. Al contrario voglio che sia il segno di un apprezzamento per quanto ha fatto in questi mesi e per il suo lavoro al servizio dello sviluppo del porto di Venezia in momenti di grande complessità». **Zincone**, spiega Zaia, «ha accettato il ruolo di commissario in un momento di grandi attese per il porto e ha affrontato con sapienza, con un occhio sempre attento alla legge e alla legalità, partite fondamentali come la sistemazione e approvazione del bilancio e altri importanti progetti. Progetti che, sia come Magistrato alle Acque, sia come commissario all' Autorità portuale, ha sempre gestito con grande professionalità e straordinaria competenza. Anche a lei dobbiamo se quello straordinario strumento che è il Mose è entrato in funzione e ha già cominciato a far vedere a una città fragile i suoi grandi vantaggi ai fini della salvaguardia di un patrimonio universale». E un grazie sentito a **Zincone** arriva anche dall' ex sottosegretario, Andrea Martella «per il suo impegno, la professionalità e la dedizione mostrate in questi mesi così particolari e difficili per Venezia».

Gli agenti marittimi guardano invece con moderato ottimismo al futuro che attende lo scalo veneziano. «Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi - commenta il presidente di Federagenti Alessandro Santi - È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude». Per gli operatori portuali è positiva la nomina di Di Blasio ma soprattutto la direttiva che «finalmente dopo anni di attesa dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti, facendole diventare attività ordinarie, nonché accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

autorità portuale

Il ringraziamento del presidente Luca Zaia

V.M. A.V.A.V.

«Grazie a **Cinzia Zincon** per il lavoro svolto». I complimenti alla commissaria che sta per lasciare l'incarico arrivano dal presidente della Regione Luca Zaia.

Che ricorda come **Zincon** abbia saputo «gestire le complessità del porto in un momento particolarmente difficile e delicato».

Adesso **Zincon** lascerà il posto tra qualche settimana al presidente indicato dal ministro Giovannini, il segretario dell'Autorità portuale di Taranto Fulvio Lino Di Blasio.



Porto, via libera del governatore a Di Blasio L' amarezza di Zincone: saputo dai giornali

Il nuovo presidente: sviluppare il rapporto tra scalo e città. Venturini: Venezia non è stata coinvolta

Francesco Bottazzo

VENEZIA «Mi dispiace lasciare in questo momento, abbiamo lavorato per creare sinergia e collaborazione...», dice rispondendo alle domande dei consiglieri comunali. L' amarezza di **Cinzia Zincone** sta nelle parole che usa, in una delle sue ultime (probabilmente) apparizioni pubbliche da commissario dell' Autorità portuale del mare Adriatico settentrionale, dopo la nomina dal parte del ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini di Fulvio Lino Di Blasio.

Un fulmine a ciel sereno per la stessa **Zincone**: «Ho appreso la notizia dai giornali, ma stabilizzarsi è un fatto necessario per il Porto: io lascio, ci sarà un presidente e un nuovo segretario generale». Un fulmine lo è stato anche per gli enti locali che hanno saputo della nomina a scelta fatta. Non è un caso allora che l' assessore allo Sviluppo economico Simone Venturini sottolinei la necessaria collaborazione tra governo e Comune, tra Roma e Venezia, «che non c' è stata nemmeno questa volta». «Una decisione presa senza coinvolgere la città, il sindaco, la giunta, il consiglio comunale, purtroppo è il leitmotiv degli ultimi anni - dice - Il nome appreso dalla agenzia non ha fatto piacere molti». Di Blasio è segretario generale dell' Autorità portuale del mar Ionio, è stato Director presso la Ernst & Young Financial Business Advisors, una delle maggiori società di servizi e consulenza a livello global, ha collaborato con il ministero alle Infrastrutture per il Piano nazionale della logistica e quindi per la legge che riforma le Autorità portuali. «Mi sono messo a disposizione del ministro, dove il sistema portuale italiano avesse bisogno del mio profilo tecnico», spiega. La telefonata martedì mattina, per un «salto» che lo porterà alla guida dello scalo veneziano. «Ho lavorato al piano strategico nazionale, i porti italiani li ho studiati e approfonditi ma non voglio già entrare nelle questioni veneziane - precisa - prima preferisco conoscerle da vicino e approfondirle assieme agli enti territoriali di competenza. A Taranto abbiamo sviluppato un bel lavoro di rapporto con la città, una cosa che vorrei ripetere a Venezia: non esiste un porto da solo, va visto e vissuto con tutto quello che gli sta attorno». Il presidente del Veneto Luca Zaia di fatto ha già dato l' ok alla sua nomina: «Non lo conosco ma il curriculum c' è senza dubbio, ho anche ricevuto delle "buone recensioni" su di lui», dice.

« Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri, per intanto facciamo uscire i porti dalla palude», dice il presidente di Federagenti, Alessandro Santi dopo le nomine di 5 presidenti delle Autorità portuali ma ancor più per la direttiva che «finalmente dopo anni di attesa dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi».

Sono però i giorni di **Cinzia Zincone** che sta raccogliendo ora dopo ora attestazioni di stima. Ca' Farsetti sottolinea il «rapporto di collaborazione ricostruito tra Comune e Porto, rimettendo in moto in poco tempo una macchina praticamente ferma», dice Venturini, il governatore il lavoro fatto in questi mesi. «**Zincone** ha affrontato con sapienza e con un occhio sempre attento alla legge e alla legalità, partite fondamentali gestendo con professionalità e straordinaria competenza una ridefinizione complessiva dello sviluppo della portualità regionale veneziana - dice Zaia - Anche a lei dobbiamo se il Mose è entrato in funzione proteggendo Venezia».





Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Torretta, passeggiata a rischio Assonautica esce dall'operazione

A lavori iniziati l'associazione rinuncia al finanziamento dell'opera. La richiesta inascoltata di 15 posti barca

SILVIA CAMPESE

Savona I lavori hanno preso il via qualche giorno fa, ma i conti già non tornano. La realizzazione del percorso turistico-pedonale dalla Torretta al Priamàr, percorrendo il sottopasso, a filo del mare, sotto l' Aurelia, rischia di interrompersi ancora prima di essere terminato. A meno che, a sopperire alle spese, non intervenga il Comune.

Secondo indiscrezioni Assonautica, l' associazione la cui sede è collocata proprio lungo il percorso (all' inizio di corso Matteotti), non intenderebbe più contribuire con 20 mila euro alle spese complessive del progetto, che costerà 148 mila euro.

Se il consiglio di Assonautica confermerà l' impossibilità di versare i fondi, il Comune dovrà sopperire in modo autonomo o, in caso contrario, il progetto rischierà di andare all' aria.

L' impegno mai mantenuto Il "qui pro quo", se così si può definire, risale a qualche tempo fa, quando il Comune di Savona si aggiudica un contributo regionale, pari a 103 mila euro, per la riqualificazione del percorso. Il progetto, specificamente dedicato ai turisti e ai crocieristi in arrivo dal porto, si articola su due direzioni: verso il Priamàr, a ponente, e verso il centro, attraverso il sottopasso che spunta proprio da Assonautica. Da qui, la volontà dell' associazione di contribuire alla spesa complessiva, che necessita di una parte di fondi a carico dell' ente proponente per aggiudicarsi il restante finanziamento regionale. Succede, così, che in una determina dirigenziale "di accertamento di entrata del contributo", datata 13 novembre 2019, il Comune inserisca il contributo di Assonautica allegando la lettera, a firma dell' allora presidente, Luciano Lacirignola, oggi dimissionario. Nella lettera di Lacirignola, però, si legge che «Assonautica potrà mettere a disposizione un importo non superiore ai 20 mila euro. La disponibilità rimane subordinata all' approvazione della progettazione da parte del consiglio direttivo di Assonautica e all' approvazione del bilancio da parte dei soci». Passaggi, questi, che non sarebbero mai avvenuti. E così si arriva all' oggi: dopo le dimissioni di Lacirignola, l' associazione avrebbe manifestato la volontà di fare un passo indietro non fornendo più il contributo.

IL RETROSCENA Il passo indietro dell' associazione sarebbe legato non solo alla mancanza di fondi a bilancio, ma anche a un altro aspetto. Secondo indiscrezioni, attraverso un accordo verbale, Assonautica avrebbe chiesto a Comune e **Autorità portuale**, in cambio del contributo, l' autorizzazione a ricavare una quindicina di posti barca nello specchio d' acqua al di sotto della Torretta. Un' occasione importante, perché l' associazione affitta, a prezzi calmierati, i posti barca, richiestissimi dai savonesi, in cambio di attività sociali, prestate alla città, a partire dall' accompagnamento dei ragazzi disabili in barca. Con l' affitto, l' associazione sarebbe "rientrata" facilmente dall' impegno di spesa. Dell' accordo, però, non ci sarebbe alcuna traccia scritta e, ad oggi, i posti barca no

n sarebbero disponibili. LE REAZIONI Gli uffici di Palazzo Sisto fanno sapere di non avere avuto da Assonautica alcuna comunicazione ufficiale sulla volontà di

ritirare il contributo. Poca voglia di commentare, all' interno di Assonautica. Il presidente dimissionario, Luciano Lacirignola, ha precisato che «a mio parere, l' associazione può ancora investire i 20 mila euro, ma solo se potrà



recuperare indirettamente i fondi», facendo riferimento all' ipotesi dei posti barca

a accanto alla Torretta. Il presidente reggente, Mauro Moncada, ha invece detto che si confronterà «con il consiglio sottoponendo il tema ai soci affinché si



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

decida come procedere».--

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il presidente dell'Authority Signorini in visita a Savona guarda anche al recupero degli scali
«Nell'ultimo anno e mezzo abbiamo stilato una serie di progetti in attesa di finanziamento»

«L'elettrificazione delle banchine sarà inserita nel Recovery Plan»

GIOVANNI VACCARO

Potrebbero essere finanziati attraverso il Recovery Plan gli interventi per ammodernare il porto di Savona-Vado, in particolare con progetti di efficientamento energetico, primo su tutti quello per l'elettrificazione delle banchine. Il Recovery Fund, piano dell'Unione Europea con 750 miliardi di euro per il rilancio dell'economia dopo l'emergenza coronavirus, ha destinato all'Italia 209 miliardi. E l'Autorità di sistema portuale punta a entrare nella distribuzione dei fondi con una serie di progetti per migliorare e aggiornare gli scali di Savona e Vado.

Lo ha confermato ieri a Savona il presidente di Palazzo San Giorgio: «Nei precedenti quattro anni abbiamo avviato diversi filoni di attività, che ora potrebbero essere inseriti nel Recovery Plan». Il documento che rappresenta il piano italiano di ripresa economica, già varato dal governo Conte, è ora in fase di revisione dal nuovo presidente del Consiglio, Mario Draghi, che intende precisare meglio i progetti infrastrutturali. Palazzo San Giorgio proverà a far entrare nel Recovery Plan anche i lavori per l'accessibilità alle aree portuali e quelli necessari rimediare ai danni causati dalle mareggiate del 2018 e del 2019 (come il rifacimento e innalzamento della diga foranea di Savona), ma anche i progetti relativi alle opere di compensazione per il territorio di Vado e legate alla realizzazione della piattaforma container di Apm Terminals.

L'Autorità portuale è già pronta, avendo predisposto una serie di interventi da eseguire già prima che scoppiasse la pandemia. «Da questo punto di vista è stata una coincidenza fortunata - commenta Signorini - il lavoro dell'ultimo anno e mezzo ci ha consentito di candidare al finanziamento del Recovery diversi importanti investimenti. I principali riguardano l'efficientamento energetico: parliamo di miglioramento delle prestazioni di strutture ed edifici, illuminazione, mezzi di trasporto e impianti portuali.

In particolare, ovviamente dove è possibile, l'elettrificazione delle banchine e l'impiego dell'energia ricavata da impianti fotovoltaici». Il Ministero delle Infrastrutture aveva già stanziato dieci milioni di euro per il progetto di elettrificazione delle banchine di Savona e Vado (29 milioni comprendendo anche il piano per il porto di Genova), con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale dei fumi dei motori a gasolio delle navi. Oggi gli impianti termici devono restare in funzione per alimentare i sistemi di bordo, l'obiettivo è far arrivare l'energia sulle banchine tramite una rete elettrica, in modo che i motori possano essere spenti senza pregiudicare l'operatività della nave.



Interventi infrastrutturali porti di Savona e Vado. Signorini (Autorità Portuale): "Candidati nel Recovery Plan diversi investimenti di efficientamento energetico" (FOTO e VIDEO)

Questa mattina il punto della situazione relativa ai progetti in programma per gli scali savonesi con il sindaco Ilaria Caprioglio, il presidente della Provincia Pierangelo Olivieri e i rappresentanti portuali

Diversi investimenti portuali di Savona e Vado saranno candidati nel Recovery Plan. Questa la sostanziale novità illustrata dal presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Paolo Emilio Signorini dopo che è stato fatto il punto della situazione del programma degli interventi infrastrutturali nei due bacini savonese con il sindaco Ilaria Caprioglio, il presidente della Provincia Pierangelo Olivieri e i rappresentanti portuali. " Si tratta di diversi filoni di attività che abbiamo avviato nei precedenti quattro anni - ha spiegato Signorini - noi abbiamo interventi infrastrutturali molto significativi per rimediare ai danni delle mareggiate del 2018-2019; gli interventi previsti dall' accordo di programma di Vado, di natura compensatoria o comunque per tenere il conto dell' avvio della piattaforma APM Maersk; gli interventi previsti dal protocollo di Savona sul fronte della riqualificazione dell' accessibilità alle aree portuali. Poi abbiamo fatto il punto, molto rilevante, sui recenti sviluppi in tema di pianificazione: l' **Autorità di Sistema** ha approvato il documento di pianificazione strategica, che è la prima fase del nuovo piano regolatore degli scali di Genova e Savona, ha approvato il documento di pianificazione energetica di tutto il **sistema portuale** e queste attività sono confluite, quando le abbiamo avviate non lo immaginavamo, nelle richieste progettuali che i due ministeri, della transizione ecologica e delle infrastrutture e mobilità sostenibile, ci hanno fatto per i progetti da finanziare con il Recovery Plan ". " C' è stata da questo punto di vista una coincidenza fortunata, il lavoro dell' ultimo anno e mezzo ci ha consentito di candidare al finanziamento del Recovery diversi importanti investimenti. I più importanti sono di efficientamento energetico: parliamo di efficientamento energetico degli edifici, dell' illuminazione, dei mezzi di trasporto, degli impianti portuali. Ovviamente elettrificazione delle banchine e utilizzo del fotovoltaico laddove possibile " ha continuato il presidente della Port Authority.



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Autorità Portuale, Signorini: "Recovery plan occasione storica per una portualità nuova e sostenibile"

Due documenti rientrano nelle richieste progettuali dei Ministeri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

Savona . 'Il Recovery plan è un' occasione storica per una portualità nuova e sostenibile . Avevamo già pronti due progetti (documenti di pianificazione strategica, che è la prima fase del nuovo piano regolatore degli scali di Genova e Savona, e il documento di pianificazione energetica di tutto il sistema portuale) che sono confluiti , e inizialmente non lo avremmo immaginato, nelle richieste progettuali che i due ministeri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile ci hanno fatto per i progetti da finanziare con il recovery plan '. A comunicarlo è Emilio Signorini , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, durante una conferenza stampa, alla presenza, tra gli altri, del presidente della Provincia di Savona, del sindaco di Savona e dei dirigenti di Autorità Portuale, indetta a margine della riunione sul 'Programma degli interventi infrastrutturali nei bacini portuali di Savona e Vado Ligure'. Nell' occasione, Signorini ha presentato proprio lo stato di fatto dei vari progetti che riguardano il porto di Savona e Vado: 'C' è stata una coincidenza fortunata il lavoro dell' ultimo anno e mezzo ci ha consentito di candidare al finanziamento del recovery diversi importanti investimenti, i più importanti sono di efficientamento energetico degli edifici , dell' illuminazione, dei mezzi di trasporto e degli impianti portuali , elettrificazione delle banchine e l' utilizzo del fotovoltaico dove possibile'. 'Abbiamo interventi infrastrutturali molto significativi - conclude Signorini - per rimediare ai danni delle passeggiate del 2018 e 2019, interventi previsti dall' accordo di programma di Vado di natura compensatoria dopo l' avvio della piattaforma APM - Maersk, gli interventi previsti dal protocollo di Savona sul fronte dell' accessibilità alle aree portuali'.

IVG

TEMI DEL GIORNO:

PROGETTI

Autorità Portuale, Signorini: "Recovery plan occasione storica per una portualità nuova e sostenibile"

Due documenti rientrano nelle richieste progettuali dei Ministeri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

savona. ieri presentata la quarta nave ibrida della compagnia grimaldi

Porto, battezzata "Eco Savona" nave green più grande al mondo

Signorini interviene sul Recovery: ora puntiamo a elettrificare le banchine

ELENA ROMANATO

Elena romanato Savona E' stata battezza ieri mattina, Eco Savona, quarta nave ro-ro ibrida del Gruppo Grimaldi.

La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale in porto della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing.

«L' Eco-Savona, che affiancherà da oggi le sue gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno sul collegamento giornaliero tra Livorno, Savona, Barcellona e Valencia - ha detto Guido Grimaldi - appartiene alla classe delle navi ro-ro più grandi al mondo, e può trasportare il doppio della capacità delle navi più grandi attualmente impiegate dal nostro Gruppo. A parità di consumo e velocità, grazie all' impiego delle navi della nuova classe garantiamo quindi, un' efficienza raddoppiata, non solo in termini di carico, ma anche di consumo per tonnellata trasportata. Queste navi sono dotate di dispositivi di ultima generazione per l' efficienza energetica: le mega-batterie a litio dalla potenza totale di 5 Megawattora si ricaricano durante la navigazione grazie e permettono di raggiungere l' obiettivo di zero emissioni durante la sosta in banchina. Ogni nave di questa classe ha installati a bordo 350 metri quadrati di pannelli solari e impianti di depurazione, gli scrubber, per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato».

Alla cerimonia, Don Pietro Giacosa ha benedetto la nave e dopo c' è stata la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina, il sindaco Ilaria Caprioglio. Presenti anche Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, direttore Marittimo del Porto di Savona e Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria.

A margine della cerimonia il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** ha fatto il punto sugli interventi portuali che saranno compresi nel recovery plan. «Il lavoro dell' ultimo anno e mezzo - ha detto Signorini - ci ha consentito di candidare al finanziamento del Recovery diversi importanti investimenti. I più importanti sono di efficientamento energetico degli edifici, dell' illuminazione, dei mezzi di trasporto, degli impianti portuali. Ovviamente elettrificazione delle banchine e utilizzo del fotovoltaico laddove possibile».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Grimaldi , battezzata Eco Savona, la nave più grande e green al mondo

Ibrida e azzera emissini in porto, porta oltre 500 camion

(ANSA) - **SAVONA**, 21 APR - Battesimo per la nave ro-ro ibrida Eco **Savona** del Gruppo Grimaldi nel **porto** di **Savona**, con la sindaca Ilaria Caprioglio come madrina. La Eco **Savona**, realizzata in Cina, è la quarta delle dodici unità ro-ro ibride della serie Grimaldi Green 5th Generation. La Eco **Savona**, che batte bandiera italiana, è "la nave ro-ro più grande e sostenibile al mondo". Lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate e una velocità di crociera di 20,8 nodi. La nave può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate. I consumi sono ottimizzati da tecnologie innovative e durante la sosta in banchina azzera le emissioni utilizzando l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio. La Eco **Savona** sarà impiegata sul servizio tra Italia (Livorno e **Savona**) e Spagna (Barcellona e Valencia), come le gemelle Eco Valencia, Barcellona e Livorno. "La Grimaldi Green 5th Generation per noi è un progetto importante. La Eco **Savona** ha una efficienza raddoppiata rispetto alle navi precedenti. La 'zero emission in port' non è uno slogan ma una realtà", ha detto Guido Grimaldi. "Parlando con la sindaca abbiamo condiviso che l'ecosostenibilità non è un vincolo ma un volano e ciò accomuna la nostra visione con quella della città, prima in Europa certificata Leed For Cities. La nave che oggi è qui è 30 anni avanti. **Savona** e Genova hanno dimostrato durante la pandemia quanto fossero fondamentali gli scambi commerciali: ci aspettiamo che il governo sostenga questo settore che in pandemia non si è mai fermato. Oggi siamo qui a sventolare il tricolore: auguro di navigare in mari tranquilli e con il vento sempre in poppa", ha concluso Grimaldi. "E' un onore essere la madrina di una nave ecosostenibile, un tema su cui la nostra città è sempre stata attenta. Ora vediamo piccoli segnali di riapertura, ma ci sarà l' onda lunga di una crisi economica e sociale dovuta alla pandemia. Sarà importante affrontarla con una visione nuova, quella della sostenibilità, e non sperare di tornare cosa eravamo. Il Gruppo Grimaldi questa sfida l' ha già vinta", ha detto Caprioglio. (ANSA).



Gruppo Grimaldi, scalo inaugurale e battesimo per la Eco Savona

La nave è stata varata a Savona ed è pronta a servire i traffici tra Italia e Spagna anche la quarta unità ro-ro ibrida della serie GG5G

di Redazione Web

Si è svolto questa mattina, presso il porto di Savona, il battesimo della Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto **ligure** della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle **autorità** regionali e locali e della comunità **portuale** di Savona, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona nonché Madrina della nave, **Paolo Emilio Signorini**, Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**, Francesco Cimmino, Direttore Marittimo del Porto di Savona, Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, Don Pietro Giacosa della Diocesi di Savona-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco Savona. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, la Eco Savona è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semirimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. "Desidero ringraziare il Gruppo Grimaldi per avermi riservato l' onore di essere la madrina della nuova nave ro-ro Eco Savona. Una nave ibrida, capace di azzerare le emissioni in porto utilizzando l' energia elettrica, perfettamente in linea con le politiche della sostenibilità che rappresentano la priorità della nostra Amministrazione che sta declinando le proprie azioni strategiche secondo gli obiettivi fissati dall' Agenda 2030 dell' ONU", ha affermato il sindaco Ilaria Caprioglio. 'Grazie a questo impegno la Città di Savona nel 2018 ha avuto l' onore di aprire, presso l' Parlamento, il Decennale del Patto dei Sindaci e la Settimana Europea dell' Energia Sostenibile. Davanti all' attuale crisi economico-sociale, che l' emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell' individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all' insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi." I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell' economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a Savona', ha dichiarato il Presidente dell' AdSP del **Mar Ligure Occidentale** **Paolo Emilio Signorini**. 'Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l' innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili



le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il porto di Savona ha pianificato una serie di interventi come l'elettrificazione delle banchine del terminal passeggeri per la riduzione delle emissioni delle navi che stazionano in



EconomyMag

Savona, Vado

porto, realizzata nel corso di quest' anno.' 'Portualità e ambiente - ha commentato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - sono due degli elementi su cui la Liguria sta puntando e punterà sempre di più in futuro. Il fatto che qui, oggi, in uno degli scali che costituiscono il **sistema portuale** più importante d' Italia, si tagli il nastro di questa nave all' avanguardia, capace di sposare i più elevati standard ambientali con le dimensioni necessarie per competere in un settore tanto strategico come quello della blue economy e della logistica, è un segnale forte e che accogliamo con grande soddisfazione. La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto molto significativo, ovviamente sulla salute dei cittadini e sulle abitudini quotidiane, ma anche sull' economia. Per questo, mentre proseguiamo la nostra lotta al virus per tornare alla vita, dobbiamo prepararci ad affrontare le sfide che già si profilano per l' immediato domani: questo è il modo migliore per farlo'. A sua volta, nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l' attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle **autorità** regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di Savona, del suo scalo e più in generale dell' economia regionale e del commercio internazionale: 'Essere qui oggi a Savona, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell' importanza che il nostro Gruppo riconosce al porto di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale', ha dichiarato. 'Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all' avanguardia e così rispettose dell' ambiente come la Eco Savona ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi'. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco Savona lascerà lo scalo **ligure** e, proprio come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno, inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna.

Genova24

Savona, Vado

A Savona la nave "ro-ro più sostenibile al mondo": si alimenta a batteria

La nave Eco Savona, consegnata poche settimane fa da cantieri asiatici, è stata inaugurata questa mattina

Savona . La nave Eco Savona , consegnata poche settimane fa da cantieri asiatici, è stata inaugurata stamattina, facendo scalo nel porto di Savona . Verrà impiegata dalla Grimaldi Lines sul collegamento giornaliero operato dal Gruppo tra Livorno, Savona, Barcellona e Valencia per il trasporto di merci rotabili (automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ecc.). All' inaugurazione erano presenti il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità Portuale** del mar Ligure Occidentale Emilio Signorini, il deputato della Lega Edoardo Rixi, il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, Francesco Cimmino comandante della Capitaneria di porto di Savona, l' armatore della nave Guido Grimaldi. 'È un onore essere qui in un momento , in cui forse vediamo una piccola apertura da questa crisi sanitaria che ci colpisce da un anno, e poter essere madrina di una nave ecosostenibile - commenta il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio -. E' un tema su cui la nostra città è sempre stata attenta e in questi anni si è distinta. In futuro arriverà l' onda lunga di una crisi economica e sociale : sarà importante affrontare ciò che ci aspetta con una visione nuova , non la strada tracciata. Non sperare di tornare a quello che eravamo prima , ma nel solco della sostenibilità. Una sfida che il gruppo Grimaldi ha già vinto'.

'Tutte le volte che vediamo un oggetto come questo, basta guardarlo per capire i benefici che porta - aggiunge il presidente dell' **Autorità Portuale** Emilio Signorini -. Savona, e su questo rendo omaggio al sindaco, negli ultimi anni ha puntato tantissimo sul tema della sostenibilità ambientale che oggi a livello nazionale ha smesso di essere solo un target negli atti normativi e nelle ambizioni ma è diventato un vero obiettivo progettuale. Ora abbiamo i soldi e gli obiettivi : chiaro che chi è partito prima si trova meglio, e su questo Grimaldi, il maggior gruppo armatoriale italiano, ha centrato gli obiettivi. Ho visto la scheda del gruppo Grimaldi, ha 16 mila dipendenti : il Covid sta picchiando duro sull' occupazione, vedere un gruppo italiano che dà così tanto lavoro è senza dubbio positivo ' . 'Sono io ad essere onorato - dice il presidente Giovanni Toti -, e ringrazio Guido e tutta la famiglia Grimaldi per aver creduto nei porti di Savona e Genova , per quello che hanno fatto e per i progetti per il futuro. Nel porto di Savona sono venuto pochi giorni fa per visitare il grande hub vaccinale: il fatto che a poche decine di metri vi siano il nostro presente, la battaglia contro il Covid, e il nostro futuro, ossia la ripartenza, ci fa guardare avanti con ottimismo. Questa nave rappresenta la sintesi di ciò che vogliamo perseguire nei prossimi anni : qui siamo arrivati prima, con una impresa italiana, a ciò che il Recovery vuole farci raggiungere un domani. Non è solo questione di emissioni zero, è molto di più: mentre cerchiamo in modo ansioso risorse per le nostre autostrade, per cose che costano a moltissimo e di cui abbiamo bisogno, non pensiamo che noi qui le autostrade le abbiamo già, è grazie a una impresa privata. Tante navi come questa valgono una nuova autostrada senza che questo pesi sulle casse degli italiani e senza i tempi di costruzione di una grande opera pubblica. Dal pavimento di questa nave, sui cui tra poco saliranno dei semirimorchi, passano tante cose'. ' Savona è una città che sta lottando da tempo per trovare il suo futuro - continua -, è il porto ne è un pezzo importante: attraverso un porto moderno Savona deve riconquistare la sua identità e il suo ruolo di guida di una provincia. All' inizio eravamo tutti dubbiosi sulla fusione delle due **autorità** portuali di Savona e Genova , ora credo possa essere una grande sinergia . Speriamo di vedere tante navi solcare il mare nel prossimo futuro: vorrebbe dire che il mondo finalmente è ripartito. Da lunedì faremo un grosso sforzo per ricominciare: speriamo sia l' ultima volta e





Genova24

Savona, Vado

darvi oggi il benvenuto - esordisce l' armatore della nave Guido Grimaldi -. La Grimaldi Green Fifth Generation per noi è un progetto importante . Con una capacità di oltre 520 camion, Eco Savona è la nave ro-ro più grande e sostenibile al mondo , con una efficienza raddoppiata rispetto alle navi precedenti. La 'zero emission in port' non è uno slogan ma una realtà . Savona ci accoglie da oltre 40 anni e oggi qui inauguriamo la più grande nave ro-to al mondo, per noi è un orgoglio. Grazie al porto di Savona abbiamo sottratto ogni giorno migliaia di camion dall' autostrada , riducendo inquinamento e incidenti'. 'Parlando con Caprioglio abbiamo condiviso che l' ecosostenibilità non è un vincolo ma un volano ; e ciò che accomuna la nostra visione con quella della città di Savona, prima in Europa certificata Leed For Cities. La nave che oggi è qui non solo rispetta gli obiettivi dell' Onu, ma è 30 anni avanti , una generazione avanti. Savona insieme a Genova ha dimostrato durante la pandemia quanto fossero fondamentali gli scambi commerciali in questo momento così difficile : ci aspettiamo che il governo sostenga questo settore. Noi, gente di mare, siamo rimasti sempre a testa alta dando prova di spirito di sacrificio e coraggio, portando a termine interventi che ritenevamo inimmaginabili. Le nostre donne e uomini non si sono mai fermati durante questa pandemia, e oggi siamo qui a sventolare il tricolore: auguro di navigare in mari tranquilli e con il vento sempre in poppa'. E' tra i primi esemplari di una nuova classe che comprende le più grandi unità al mondo per il trasporto di merci rotabili, con una capacità di carico di oltre 500 semi-rimorchi. In più, durante la sosta in banchina, la Eco Savona è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

Grimaldi, varata la Eco Savona. Quarta nave ro-ro ibrida del gruppo: è tra le più grandi ed ecofriendly al mondo

in foto la Eco Savona del Gruppo Grimaldi Si è svolto questa mattina, nel porto di Savona, il battesimo della Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle **autorità** regionali e locali e della comunità **portuale** di Savona, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona nonché Madrina della nave, Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, direttore mrittimo del Porto di Savona, Guido Grimaldi, corporate short sea shipping commercial director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, don Pietro Giacosa della Diocesi di Savona-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco Savona. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, la Eco Savona è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti: green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. "Desidero ringraziare il Gruppo Grimaldi per avermi riservato l'onore di essere la madrina della nuova nave ro-ro Eco Savona. Una nave ibrida, capace di azzerare le emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica, perfettamente in linea con le politiche della sostenibilità che rappresentano la priorità della nostra Amministrazione che sta declinando le proprie azioni strategiche secondo gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 dell'Onu", ha affermato il sindaco Ilaria Caprioglio. 'Grazie a questo impegno la Città di Savona nel 2018 ha avuto l'onore di aprire, presso l'Europarlamento, il Decennale del Patto dei Sindaci e la Settimana Europea dell'Energia Sostenibile. Davanti all'attuale crisi economico-sociale, che l'emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell'individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all'insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi". in foto, da sinistra, Giovanni Toti, Guido Grimaldi e Ilaria Caprioglio 'I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell'economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a Savona', ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. 'Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l'innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il porto di Savona ha pianificato una serie di interventi come l'elettificazione delle banchine del terminal





Ildenaro.it

Savona, Vado

anno". 'Portualità e ambiente - ha commentato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - sono due degli elementi su cui la Liguria sta puntando e punterà sempre di più in futuro. Il fatto che qui, oggi, in uno degli scali che costituiscono il **sistema portuale** più importante d' Italia, si tagli il nastro di questa nave all' avanguardia, capace di sposare i più elevati standard ambientali con le dimensioni necessarie per competere in un settore tanto strategico come quello della blue economy e della logistica, è un segnale forte e che accogliamo con grande soddisfazione. La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto molto significativo, ovviamente sulla salute dei cittadini e sulle abitudini quotidiane, ma anche sull' economia. Per questo, mentre proseguiamo la nostra lotta al virus per tornare alla vita, dobbiamo prepararci ad affrontare le sfide che già si profilano per l' immediato domani: questo è il modo migliore per farlo'. A sua volta, nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l' attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle **autorità** regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di Savona, del suo scalo e più in generale dell' economia regionale e del commercio internazionale: 'Essere qui oggi a Savona, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell' importanza che il nostro Gruppo riconosce al porto di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale', ha dichiarato. 'Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all' avanguardia e così rispettose dell' ambiente come la Eco Savona ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi' Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco Savona lascerà lo scalo ligure e, proprio come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno, inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna. in foto Guido Grimaldi.

SCALO INAUGURALE E BATTESIMO NELLA 'SUA' CITTÀ PER LA ECO SAVONA DEL GRUPPO GRIMALDI

Pronta a servire i traffici tra Italia e Spagna anche la quarta unità ro-ro ibrida della serie GG5G **Savona**, 21 aprile 2021: Si è svolto questa mattina, presso il **porto** di **Savona**, il battesimo della Eco **Savona**, quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel **porto** ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle autorità regionali e locali e della comunità portuale di **Savona**, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, Sindaco di **Savona** nonché Madrina della nave, Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, Direttore Marittimo del **Porto** di **Savona**, Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, Don Pietro Giacosa della Diocesi di **Savona**-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco **Savona**. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, la Eco **Savona** è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semirimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in **porto**: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. "Desidero ringraziare il Gruppo Grimaldi per avermi riservato l'onore di essere la madrina della nuova nave ro-ro Eco **Savona**. Una nave ibrida, capace di azzerare le emissioni in **porto** utilizzando l'energia elettrica, perfettamente in linea con le politiche della sostenibilità che rappresentano la priorità della nostra Amministrazione che sta declinando le proprie azioni strategiche secondo gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 dell'ONU", ha affermato il sindaco Ilaria Caprioglio. 'Grazie a questo impegno la Città di **Savona** nel 2018 ha avuto l'onore di aprire, presso l'Europarlamento, il Decennale del Patto dei Sindaci e la Settimana Europea dell'Energia Sostenibile. Davanti all'attuale crisi economico-sociale, che l'emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell'individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all'insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi." I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell'economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a **Savona**, ha dichiarato il Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. 'Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l'innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il **porto** di **Savona** ha pianificato una serie di





Informatore Navale

Savona, Vado

delle navi che stazionano in **porto**, realizzata nel corso di quest' anno.' 'Portualità e ambiente - ha commentato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - sono due degli elementi su cui la Liguria sta puntando e punterà sempre di più in futuro. Il fatto che qui, oggi, in uno degli scali che costituiscono il sistema portuale più importante d' Italia, si tagli il nastro di questa nave all' avanguardia, capace di sposare i più elevati standard ambientali con le dimensioni necessarie per competere in un settore tanto strategico come quello della blue economy e della logistica, è un segnale forte e che accogliamo con grande soddisfazione. La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto molto significativo, ovviamente sulla salute dei cittadini e sulle abitudini quotidiane, ma anche sull' economia. Per questo, mentre proseguiamo la nostra lotta al virus per tornare alla vita, dobbiamo prepararci ad affrontare le sfide che già si profilano per l' immediato domani: questo è il modo migliore per farlo'. A sua volta, nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l' attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle autorità regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di **Savona**, del suo scalo e più in generale dell' economia regionale e del commercio internazionale: 'Essere qui oggi a **Savona**, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell' importanza che il nostro Gruppo riconosce al **porto** di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale', ha dichiarato. 'Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all' avanguardia e così rispettose dell' ambiente come la Eco **Savona** ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi'. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco **Savona** lascerà lo scalo ligure e, proprio come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno, inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna.

Informazioni Marittime

Savona, Vado

A Savona il battesimo di Eco Savona

Quarta ro-ro ibrida di quinta generazione del gruppo Grimaldi, dimezza le emissioni rispetto alla precedente. A bordo, mega batterie per spegnere i motori ausiliari in porto. Verrà impiegata tra Italia e Spagna

Si è svolta questa mattina, presso il **porto** di **Savona**, il battesimo della Eco **Savona**, quarta unità ro-ro ibrida di quinta generazione (GG5G-Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel **porto** ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco **Savona** lascerà lo scalo ligure e - come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno - inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna. L'evento è stato introdotto dai saluti di Ilaria Caprioglio, sindaca di **Savona** nonché Madrina della nave; Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale; Francesco Cimmino, direttore marittimo del **porto** di **Savona**; Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria. Al termine degli interventi, Don Pietro Giacosa della diocesi di **Savona**-Noli ha proceduto al rito della benedizione. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, Eco **Savona** ha una capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi ed è in grado di dimezzare le emissioni di anidride carbonica rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione del Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in **porto**, visto che possono spegnere i motori alimentandosi con mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh che si ricaricano in navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. «Davanti all'attuale crisi economico-sociale, che l'emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell'individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all'insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi», ha affermato la sindaca Caprioglio. «È nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il **porto** di **Savona** ha pianificato una serie di interventi come l'elettrificazione delle banchine del terminal passeggeri», ha detto Signorini. «Il fatto che oggi, in uno degli scali che costituiscono il sistema portuale più importante d'Italia, si tagli il nastro di questa nave all'avanguardia è un segnale forte», ha detto Toti. «Essere qui - ha detto Guido Grimaldi - oggi a **Savona**, città che ci accoglie da almeno quarant'anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell'importanza che il nostro Gruppo riconosce al **porto** di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale. Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all'avanguardia e così rispettose dell'ambiente come la Eco **Savona** ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi».



Battesimo della Eco Savona

Guido Grimaldi ha sottolineato l'attenzione allo sviluppo sostenibile

Redazione

SAVONA Il battesimo della Eco Savona, si è svolto questa mattina nel porto di Savona. La nave è la quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle autorità regionali e locali e della comunità portuale di Savona, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona nonché Madrina della nave, Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, Direttore Marittimo del Porto di Savona, Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, Don Pietro Giacosa della Diocesi di Savona-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco Savona. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, la Eco Savona è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semirimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Desidero ringraziare il Gruppo Grimaldi per avermi riservato l'onore di essere la madrina della nuova nave ro-ro Eco Savona. Una nave ibrida, capace di azzerare le emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica, perfettamente in linea con le politiche della sostenibilità che rappresentano la priorità della nostra Amministrazione che sta declinando le proprie azioni strategiche secondo gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 dell'ONU, ha affermato il sindaco Ilaria Caprioglio. Grazie a questo impegno la Città di Savona nel 2018 ha avuto l'onore di aprire, presso l'Europarlamento, il Decennale del Patto dei Sindaci e la Settimana Europea dell'Energia Sostenibile. Davanti all'attuale crisi economico-sociale, che l'emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell'individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all'insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi. I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell'economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a Savona, ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l'innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili



le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il porto di Savona ha pianificato una serie di interventi come l'elettificazione delle banchine del terminal passeggeri per la riduzione delle emissioni delle navi che stazionano in porto, realizzata nel corso di quest'anno. Portualità e ambiente ha commentato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti sono due degli elementi su cui la Liguria sta puntando e punterà sempre di più



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

in futuro. Il fatto che qui, oggi, in uno degli scali che costituiscono il sistema portuale più importante d'Italia, si tagli il nastro di questa nave all'avanguardia, capace di sposare i più elevati standard ambientali con le dimensioni necessarie per competere in un settore tanto strategico come quello della blue economy e della logistica, è un segnale forte e che accogliamo con grande soddisfazione. La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto molto significativo, ovviamente sulla salute dei cittadini e sulle abitudini quotidiane, ma anche sull'economia. Per questo, mentre proseguiamo la nostra lotta al virus per tornare alla vita, dobbiamo prepararci ad affrontare le sfide che già si profilano per l'immediato domani: questo è il modo migliore per farlo. A sua volta, nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l'attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle autorità regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di Savona, del suo scalo e più in generale dell'economia regionale e del commercio internazionale: Essere qui oggi a Savona, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell'importanza che il nostro Gruppo riconosce al porto di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale, ha dichiarato. Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all'avanguardia e così rispettose dell'ambiente come la Eco Savona ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco Savona lascerà lo scalo ligure e, proprio come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno, inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna.

Savona News

Savona, Vado

Inaugurazione Eco Savona, lo striscione dei "camalli": "Grazie per la nave dedicata ma vogliamo la tariffa adeguata"

I portuali savonesi non le hanno mandate a dire contro Grimaldi Lines, al centro i contratti e il tema autoproduzione

"Grazie per la nave dedicata ma vogliamo la tariffa adeguata". I camalli del porto di Savona non le hanno mandate a dire con uno striscione posizionato all'ingresso portuale contro l'inaugurazione avvenuta questa mattina della nuova nave ro/ro ibrida Eco Savona, consegnata a Grimaldi Lines poche settimane fa dai cantieri asiatici. I portuali protestano da anni nei confronti del blocco della contrattazione del contratto collettivo e dell'autoproduzione visto che per gli interventi interni in banchina e sulle navi non vengono molto spesso impiegati i lavoratori della compagnia portuale creando disoccupazione e precarietà. La polemica era sfociata ad inizio anno proprio contro Grimaldi Lines e i sindacati avevano specificato che venivano fatti lavorare in banchina gli stessi uomini imbarcati sulle loro navi. A Genova la protesta era sfociata a marzo bloccando il porto in quanto i sindacati e i lavoratori della compagnia unica si erano schierati contro i terminalisti genovesi di Confindustria a causa di una lettera di "diffida e messa in mora" mostrata (non consegnata ufficialmente) al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale a cui si contesta di non avere esercitato vigilanza e controllo su organizzazione e attività della Compagnia Unica, provocando dal 2013 ad oggi "danni" per 8 milioni più interessi di cui le imprese si riservano di chiedere il risarcimento. Presa di posizione quest'ultima che aveva fatto infuriare i portuali e le rappresentanze sindacali.



Battezzata la Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida della classe GG5G

Savona Si è svolto questa mattina, presso il porto di Savona, il battesimo della Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle autorità regionali e locali e della comunità portuale di Savona, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona nonché Madrina della nave, Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, Direttore Marittimo del Porto di Savona, Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, Don Pietro Giacosa della Diocesi di Savona-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco Savona. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, la Eco Savona è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Desidero ringraziare il Gruppo Grimaldi per avermi riservato l'onore di essere la madrina della nuova nave ro-ro Eco Savona. Una nave ibrida, capace di azzerare le emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica, perfettamente in linea con le politiche della sostenibilità che rappresentano la priorità della nostra Amministrazione che sta declinando le proprie azioni strategiche secondo gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 dell'ONU, ha affermato il sindaco Ilaria Caprioglio. Grazie a questo impegno la Città di Savona nel 2018 ha avuto l'onore di aprire, presso l'Europarlamento, il Decennale del Patto dei Sindaci e la Settimana Europea dell'Energia Sostenibile. Davanti all'attuale crisi economico-sociale, che l'emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell'individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all'insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi. I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell'economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a Savona, ha dichiarato il Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l'innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il porto di Savona ha pianificato una serie di interventi come l'elettificazione delle banchine del terminal passeggeri per la riduzione delle emissioni delle navi che stazionano in porto, realizzata nel corso di quest'anno. Portualità e ambiente ha commentato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti sono due degli elementi su cui la Liguria sta puntando e punterà sempre di più



Ship Mag

Savona, Vado

in futuro. Il fatto che qui, oggi, in uno degli scali che costituiscono il sistema portuale più importante d'Italia, si tagli il nastro di questa nave all'avanguardia, capace di sposare i più elevati standard ambientali con le dimensioni necessarie per competere in un settore tanto strategico come quello della blue economy e della logistica, è un segnale forte e che accogliamo con grande soddisfazione. La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto molto significativo, ovviamente sulla salute dei cittadini e sulle abitudini quotidiane, ma anche sull'economia. Per questo, mentre proseguiamo la nostra lotta al virus per tornare alla vita, dobbiamo prepararci ad affrontare le sfide che già si profilano per l'immediato domani: questo è il modo migliore per farlo. A sua volta, nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l'attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle autorità regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di Savona, del suo scalo e più in generale dell'economia regionale e del commercio internazionale: Essere qui oggi a Savona, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell'importanza che il nostro Gruppo riconosce al porto di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale, ha dichiarato. Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all'avanguardia e così rispettose dell'ambiente come la Eco Savona ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco Savona lascerà lo scalo ligure e, proprio come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno, inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna.

Shipping Italy

Savona, Vado

Battezzata a Savona la nuova nave ro-ro di Grimaldi. I portuali chiedono una tariffa adeguata

Dopo un viaggio di trasferimento dalla Cina più lungo del previsto, dal momento che il blocco del canale di Suez ha indotto Grimaldi Group a farle circumnavigare l'Africa, questa mattina è giunta nel porto di Savona per il suo scalo inaugurale la nave Eco Savona. Si tratta della quarta unità ro-ro ibrida della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) costruita dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle autorità regionali e locali e della comunità portuale di Savona, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona nonché Madrina della nave, Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, Direttore Marittimo del Porto di Savona, Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, Don Pietro Giacosa della Diocesi di Savona-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco Savona. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell'economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a Savona ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l'innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il porto di Savona ha pianificato una serie di interventi come l'elettrificazione delle banchine del terminal passeggeri per la riduzione delle emissioni delle navi che stazionano in porto, realizzata nel corso di quest'anno. Nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l'attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle autorità regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di Savona, del suo scalo e più in generale dell'economia regionale e del commercio internazionale: Essere qui oggi a Savona, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell'importanza che il nostro gruppo riconosce al porto di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale ha dichiarato. Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all'avanguardia e così rispettose dell'ambiente come la Eco Savona ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi. Con questo primo scalo inaugurale la Eco Savona raggiungerà le navi gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno entrando in servizio regolare per il trasporto di carichi rotabili tra Italia (Livorno e Savona) e Spagna (Barcellona e Valencia). Agli occhi degli ospiti che hanno preso parte alla cerimonia di battesimo della nave non è sfuggito uno striscione dei portuali savonesi nel quale si leggeva: Grazie per la nave dedicata ma vogliamo la tariffa adeguata No autoproduzione. Nel porto di Savona il Gruppo Grimaldi opera sulle proprie navi in quasi totale autoproduzione e per questo ancora nel recente passato i rappresentanti dei lavoratori hanno protestato per il blocco della contrattazione del contratto collettivo e proprio per l'autonoma gestione delle operazioni di rizzaggio



Shipping Italy

Savona, Vado

e derizzaggio dei carichi a bordo.

I dragaggi sbarcano oggi in commissione Allo studio una norma per mettere il turbo

Trenta giorni per adottare una procedura che semplifica tempi e modalità delle analisi eco-tossicologiche di caratterizzazione dei materiali

di Franco Antola LA SPEZIA Il passaggio parlamentare decisivo è in programma oggi durante la seduta congiunta delle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera. E' lì che sarà votata una risoluzione destinata a snellire drasticamente le procedure responsabili, a volte, della paralisi di alcune attività portuali. Fra queste le operazioni di dragaggio, indispensabili a garantire, nel rispetto dell' ambiente, l' esecuzione di opere decisive per lo sviluppo degli scali. In sostanza una riformulazione della disciplina vigente che metterà il turbo ai dragaggi anche nel **porto spezzino**.

Il nodo riguarda, in particolare, tempi e modalità delle analisi ecotossicologiche introdotte dal decreto ministeriale 173 del 2016 per la caratterizzazione dei materiali di dragaggio. Il passaggio chiave è quello che impegna il Governo ad assumere, entro trenta giorni dall' approvazione della risoluzione, «ogni iniziativa volta a semplificare le operazioni di dragaggio, attraverso la redazione di appositi protocolli metodologici di esecuzione delle prove di caratterizzazione dei sedimenti, che prevedano l' effettuazione delle stesse per la parte eco-tossicologica, su organismi biologici autoctoni, provenienti da ambiti quanto più possibile prossimi a quelli ove si realizzeranno le opere che necessitano della caratterizzazione». Una scorciatoia che dovrebbe accelerare significativamente lo svolgimento delle analisi. In realtà la normativa introdotta dal decreto del 2016 - si dice nel testo oggi in votazione - era stata accolta inizialmente con favore dal mondo della portualità, avendo previsto una notevole semplificazione delle operazioni di dragaggio.

Tuttavia «in fase applicativa sono emerse alcune problematiche che hanno reso meno efficace l' azione di semplificazione auspicata e necessaria per assicurare, in questo importantissimo ambito, la piena competitività del sistema». «Un esigenza quest' ultima - osserva Raffaella Paita (Iv), presidente della Commissione trasporti e relatrice in commissione assieme ai deputati Silvia Fregolent e Luciano Nobili - particolarmente avvertita in porti come Spezia, ma anche a Livorno e Ravenna che hanno pescaggi molto limitati. La nuova normativa contribuirà alla sicurezza degli interventi, salvaguardando nel contempo gli aspetti ambientali». I tempi di approvazione dovrebbero essere rapidi, una trentina di giorni, cioè il termine entro il quale il Governo dovrà adottare, probabilmente con decreto legge, la nuova normativa. Un tema, quello dei dragaggi, su cui è intervenuto in questi giorni anche il presidente di Federagenti Alessandro Santi, commentando, su un altro versante, il completamento da parte del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini delle procedure per la nomina di 5 nuovi presidenti di Autorità portuali, ma soprattutto la direttiva che «finalmente dopo anni di attesa dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere». Di ambiente, e più specificamente di transizione ecologica e variazioni climatiche, intanto si parlerà oggi in un webinar organizzato da Earth Technology Expo 2021 in programma a Palazzo Chigi (ore 10), con l' intervento del ministro Cingolani e del capo dipartimento della Protezione civile Fabrizio Curcio, cui porterà il proprio contributo anche lo spezzino Luigi Merlo, presidente di Federlogistica.

Tuttavia «in fase applicativa sono emerse alcune problematiche che hanno reso meno efficace l' azione di semplificazione auspicata e necessaria per assicurare, in questo importantissimo ambito, la piena competitività del sistema». «Un esigenza quest' ultima - osserva Raffaella Paita (Iv), presidente della Commissione trasporti e relatrice in commissione assieme ai deputati Silvia Fregolent e Luciano Nobili - particolarmente avvertita in porti come Spezia, ma anche a Livorno e Ravenna che hanno pescaggi molto limitati. La nuova normativa contribuirà alla sicurezza degli interventi, salvaguardando nel contempo gli aspetti ambientali». I tempi di approvazione dovrebbero essere rapidi, una trentina di giorni, cioè il termine entro il quale il Governo dovrà adottare, probabilmente con decreto legge, la nuova normativa. Un tema, quello dei dragaggi, su cui è intervenuto in questi giorni anche il presidente di Federagenti Alessandro Santi, commentando, su un altro versante, il completamento da parte del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini delle procedure per la nomina di 5 nuovi presidenti di Autorità portuali, ma soprattutto la direttiva che «finalmente dopo anni di attesa dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere». Di ambiente, e più specificamente di transizione ecologica e variazioni climatiche, intanto si parlerà oggi in un webinar organizzato da Earth Technology Expo 2021 in programma a Palazzo Chigi (ore 10), con l' intervento del ministro Cingolani e del capo dipartimento della Protezione civile Fabrizio Curcio, cui porterà il proprio contributo anche lo spezzino Luigi Merlo, presidente di Federlogistica.





Spezia e Marina di Carrara, traffici in crescita nel primo trimestre dell'anno

La Spezia Segnali di ripresa per i porti di La Spezia e Marina di Carrara nei primi tre mesi dell'anno. Secondo i dati forniti dall'AdSp del Mar Ligure Orientale, nel dettaglio Spezia nel primo trimestre ha movimentato 328.2668 teu, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2020. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni sono state pari a 121 mila Teu complessivi, con un incremento del 31,6% rispetto a marzo 2020, mese che fu fortemente segnato dal lockdown 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 %. Riguardo all'andamento del porto di 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 dell'AdSP, Mario Sommariva ha commentato: 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".



Visita del Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Sommariva e del Segretario Generale Di Sarcina al Gruppo Tarros

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva ed il Segretario Generale Francesco Di Sarcina, si sono recati presso la sede ed il terminal del Gruppo Tarros, accolti ed accompagnati dal Presidente Alberto Musso e dal Corporate Brand Manager Mauro Solinas. L'incontro ha permesso di presentare ai vertici dell'Ente di via del Molo le attività di logistica integrata svolte dalle società del Gruppo e, in particolare, di visitare le aree operative del Terminal del Golfo Alberto Musso, Presidente del Gruppo Tarros: ' Siamo felici di aver accolto presso la nostra realtà il Presidente e il Segretario Generale ed aver condiviso con loro lo sviluppo del Terminal del Golfo ed i progetti futuri del Gruppo Tarros '



Vertici AdSp in visita al Gruppo Tarros

Musso: condiviso lo sviluppo del Terminal del Golfo

Redazione

LA SPEZIA Vertici AdSp in visita al Gruppo Tarros. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale Mario Sommariva ed il segretario generale Francesco Di Sarcina, si sono recati presso la sede ed il terminal del Gruppo Tarros, accolti ed accompagnati dal presidente Alberto Musso e dal Corporate brand manager Mauro Solinas. L'incontro ha permesso di presentare ai vertici dell'Ente di via del Molo le attività di logistica integrata svolte dalle società del Gruppo e, in particolare, di visitare le aree operative del Terminal del Golfo Alberto Musso, presidente del Gruppo Tarros: Siamo felici di aver accolto presso la nostra realtà il presidente e il segretario generale ed aver condiviso con loro lo sviluppo del Terminal del Golfo ed i progetti futuri del Gruppo Tarros.

The screenshot shows a news article on the website 'Messaggero Marittimo'. The main headline is 'Vertici AdSp in visita al Gruppo Tarros'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Musso: condiviso lo sviluppo del Terminal del Golfo'. The article features a photograph of three men in high-visibility vests and hard hats standing in an industrial setting. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and several related news items with small images and titles, such as 'Salvatore della Eco Sarcina' and 'Progetto digitalizzazione del porto di Genova'.

CONFARTIGIANATO

Bene la stazione marittima nel porto

Come Confartigianato siamo estremamente soddisfatti sia per il progetto in essere e il bando che verrà pubblicato, sia per i grandi interlocutori che sembrano interessati al progetto: è un' occasione che la città e il suo sistema produttivo e ricettivo saranno senz' altro in grado di cogliere e valorizzare. Il progetto di Home Port con una stazione marittima moderna, attrezzata ed efficiente, è la logica e giusta conseguenza della capacità che ha avuto Ravenna, negli anni scorsi, di riuscire a farsi conoscere ed apprezzare anche come **porto** per le grandi crociere; la pianificata risoluzione dei problemi strutturali permette di tornare ad essere attrattivi e di crescere anche come **porto** di arrivo/partenza delle crociere. Ritengo che Ravenna e l' Emilia-Romagna meritino una stazione marittima ed una capacità di attrarre traffico crocieristico che vada oltre i problemi di porti vicini, perché ci sono tutte le potenzialità per essere sinergici e non alternativi a scali al momento più noti.

Tiziano Samorè, Segretario Confartigianato provincia di Ravenna.



Bando concessione servizio di assistenza passeggeri e stazione marittima nel porto di Ravenna: la soddisfazione di Confartigianato

Redazione

'Come Confartigianato siamo estremamente soddisfatti sia per il progetto in essere e il bando che verrà pubblicato, sia per i grandi interlocutori che sembrano interessati al progetto: è un' occasione che la Città ed il suo sistema produttivo e ricettivo saranno senz' altro in grado di cogliere e valorizzare' è il commento di Tiziano Samorè, Segretario della Confartigianato della provincia di **Ravenna**. 'Il progetto di Home Port con una stazione marittima moderna, attrezzata ed efficiente, è la logica e giusta conseguenza della capacità che ha avuto **Ravenna**, negli anni scorsi, di riuscire a farsi conoscere ed apprezzare anche come **porto** per le grandi crociere; la pianificata risoluzione dei problemi strutturali permette di tornare ad essere attrattivi e di crescere anche come **porto** di arrivo/partenza delle crociere. Ritengo che **Ravenna** e l' Emilia-Romagna meritino una stazione marittima ed una capacità di attrarre traffico crocieristico che vada oltre i problemi di porti vicini, perché ci sono tutte le potenzialità per essere sinergici e non alternativi a scali al momento più noti'. 'Contestualmente al terminal - è la conclusione di Tiziano Samorè - occorre sicuramente investire nella mobilità da/per la stazione marittima: vanno ampliati i collegamenti con gli altri importanti hub del trasporto persone della regione, ed in primis gli aeroporti di Bologna e Forlì, ma coinvolgendo anche gli altri scali vicini, organizzando una rete di collegamenti ferroviari e stradali che non siano occasionali ma continui, strutturati, veloci ed efficienti, trasmettendo l' idea che la vacanza non inizi e finisca a bordo nave, ma con l' accoglienza che è propria della nostra regione'.



Crociere, la soddisfazione di Confartigianato per il nuovo progetto di Ravenna

'Come Confartigianato siamo estremamente soddisfatti sia per il progetto in essere e il bando che verrà pubblicato, sia per i grandi interlocutori che sembrano interessati al progetto: è un' occasione che la Città ed il suo sistema produttivo e ricettivo saranno senz' altro in grado di cogliere e valorizzare' è il commento di Tiziano Samorè, Segretario della Confartigianato della provincia di Ravenna. 'Il progetto di Home Port con una stazione marittima moderna, attrezzata ed efficiente, è la logica e giusta conseguenza della capacità che ha avuto Ravenna, negli anni scorsi, di riuscire a farsi conoscere ed apprezzare anche come **porto** per le grandi crociere; la pianificata risoluzione dei problemi strutturali permette di tornare ad essere attrattivi e di crescere anche come **porto** di arrivo/partenza delle crociere. Ritengo che Ravenna e l' Emilia-Romagna meritino una stazione marittima ed una capacità di attrarre traffico crocieristico che vada oltre i problemi di porti vicini, perché ci sono tutte le potenzialità per essere sinergici e non alternativi a scali al momento più noti'. 'Contestualmente al terminal - è la conclusione di Tiziano Samorè - occorre sicuramente investire nella mobilità da/per la stazione marittima: vanno ampliati i collegamenti con gli altri importanti hub del trasporto persone della regione, ed in primis gli aeroporti di Bologna e Forlì, ma coinvolgendo anche gli altri scali vicini, organizzando una rete di collegamenti ferroviari e stradali che non siano occasionali ma continui, strutturati, veloci ed efficienti, trasmettendo l' idea che la vacanza non inizi e finisca a bordo nave, ma con l' accoglienza che è propria della nostra regione'.



Livorno: logistica e portualità al centro del Patto per la Formazione Locale

(FERPRESS) Livorno, 21 APR Il Patto per la Formazione Locale si è riunito questa mattina, mercoledì 21 aprile, per fare il punto sulle politiche formative nel campo della logistica e della portualità. Le politiche del Mare sono fondamentali per lo sviluppo della città, intorno alla portualità, alla logistica, alla nautica, alle politiche turistiche si concentra gran parte dell'occupazione livornese. Un'occupazione che deve essere sempre più di qualità dal punto di vista delle competenze oltre che dei diritti. Per questo ricorda l'assessore al Lavoro e Formazione Gianfranco Simoncini dopo il convegno sul lavoro nella nautica, abbiamo deciso di tenere una riunione specifica del Patto per la Formazione su logistica e portualità, per concordare iniziative comuni e fare il punto sull'azione dell'**Autorità** di **Sistema** relativa al fabbisogno formativo portuale. Al Tavolo hanno partecipato l'assessore al Lavoro e alla Formazione del Comune di Livorno, Gianfranco Simoncini, l'assessora al Porto e all'Integrazione porto-città Barbara Bonciani, Claudio Capuano della Direzione Controllo Interno, Trasparenza, Anticorruzione e Formazione dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda, rappresentanti del mondo della formazione, dei sindacati, delle associazioni di categoria. Illustrato da Capuano il Piano Formativo per le Imprese Portuali predisposto dall'**Autorità** di **Sistema** e la piattaforma formativa forMARE Toscana, nata a seguito del protocollo di intesa siglato tra Regione Toscana, **Autorità** di **Sistema** Portuale Mar Tirreno Settentrionale, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e Direzione Marittima della Toscana. Obiettivo dell'intesa della Rete forMARE è quello di dare vita ad una rete per la formazione marittima, nautica, portuale e della logistica, denominata ForMare Toscana, che nasce dalla necessità di promuovere lo sviluppo del territorio costiero, a partire dalle potenzialità offerte dalla presenza di importanti snodi logistici, diportistici, aeroportuali e portuali e da un tessuto produttivo, quello della cosiddetta blue economy, fatto di 13 mila imprese che danno lavoro a circa 56 mila addetti. Il Piano Formativo predisposto per dare risposta alle esigenze delle imprese, dopo la sua adozione, prevista nei prossimi giorni, sarà oggetto di un'iniziativa pubblica, collegata anche al recente Patto per il lavoro e la competitività e la coesione sociale del **sistema** città porto di Livorno, di cui ha parlato questa mattina l'assessora Barbara Bonciani, per permettere a tutte le realtà che ne fanno parte di conoscere le necessità in termini formativi espresse dal mondo portuale, considerando afferma l'assessora Bonciani che la formazione e la qualificazione professionale dei lavoratori del porto e della catena logistica integrata costituisce uno degli asset fondamentali del Patto per il lavoro, in particolare alla luce dei processi innovativi e tecnologici che interverranno con la realizzazione delle infrastrutture portuali e retroportuali. L'appuntamento di questa mattina ha rappresentato anche l'occasione per permettere all'assessore Simoncini di aggiornare l'agenda del Patto della Formazione a partire, tra le altre iniziative, dal rinnovo dello stesso. Dopo che nei giorni scorsi la Regione Toscana ha deliberato sul rinnovo del Patto per i prossimi tre anni, a breve avverrà la sottoscrizione. Previsto anche un allargamento dei soggetti firmatari con la presenza degli istituti superiori cittadini, dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale Mar Tirreno Settentrionale e dell'Ance, l'associazione che riunisce i costruttori edili.



QUELLO CHE DI AFRICANO NON CI CONVINCINE

L'anomina del nuovo presidente e tutti i problemi aperti dello scalo di Ancona: di infrastrutture, di scelte, di visione, di dialogo. E delle Marche che sono a un passo da un nuovo schiaffo: non può passare il segretario indicato dall'Abruzzo. Ecco i nostri dubbi sulla scelta dell'ingegnere reduce dal comitato di gestione di Civitavecchia tra competenze, leadership e capacità manageriali su più livelli

Che fosse una scelta marcatamente politica lo abbiamo detto in tempi non sospetti. Che si continui a spacciare la nomina di Matteo Africano a presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Adriatico centrale come una scelta di alto profilo quanto a competenza invece no, non ci siamo proprio. Dato pieno rispetto al curriculum dell'ingegnere romano, gradiremmo più di rispetto per il senso comune del pudore: Africano non è una scelta di alto profilo ma è quel che passava il convento e Messineo e Giampieri avevano molti più argomenti a favore. Per ruoli ricoperti e risultati raggiunti. Punto.

Poi vale tutto: gli ultimi 25 anni di porto insegnano che i superesperti del caso hanno fatto meno di chi fin lì aveva venduto mobili. Per dire. Per dire che in questa materia ispida e di scorza dura chiamata porto serve una capacità manageriale su più livelli ed è su questo che sarà giudicato Africano. Che dovrà farci capire, per esempio, come sciogliere il nodo del corridoio trasversale delle reti Ten-T tra Ploce, Civitavecchia e Barcellona. Passerà da Ortona o da Ancona? Tertium non datur e in questa storia balla mezzo

miliardo di euro. Sarà utile ricordare: primo, l'**autorità portuale** non ha compiti diretti nella vicenda ma supporta il governo nell'istruzione della pratica da presentare a Bruxelles. Quindi ha un ruolo chiave. Secondo: l'Abruzzo è già in fiamme con le categorie in rivolta come da noi scritto lunedì scorso. Terzo: le Marche sono stufe di rimetterci sempre ai tavoli romani. Lo tenga a mente Africano, perché sullo sfondo della sua nomina si intravede un'altra, clamorosa beffa: il nome di Salvatore Minervino, capitano di vascello e comandante della guardia costiera di Pescara, come anticipato dal Corriere ieri è effettivamente quello in pole position per fare il segretario. Che l'Abruzzo (il porto di Ortona è 1/9 di quello dorico), possa imporre il segretario non va bene.

Che ne pensa Africano? O deciderà la politica per lui? Paroli, per il quale molti invocano la riconferma, viene dato con le valigie in mano. Davvero la nuova **Autorità di sistema portuale** sarà così lontana da Ancona e dalle Marche? Che potere contrattuale potrà avere Africano con il governo? «È un bravo ragazzo», sussurrano i lobbisti romani che ronzano intorno al Mit e non sembra essere un complimento.

La terza questione è la visione con un primo passo già apparecchiato: il raddoppio di Fincantieri. Ci sono i soldi (40 milioni del governo, 40 di Trieste), c'è il parere dell'avvocatura di Stato sulla stazione appaltante.

Niente scherzi: Africano saprà chiudere la questione senza divagazioni del caso? Secondo tema di visione: la nuova banchina 27, fresca di via libera, offre uno spazio lineare clamoroso fronte mare e c'è da sbloccare il dragaggio della 26.

Seicento metri di molo con fondali da 10 metri. Forse 14. Proviamo a tradurre: se portacontainer e traghetti si fermassero lontano dal varco della Repubblica si potrebbe completare la restituzione del porto storico alla città. Africano sarà un uomo di visione per progettare questo tipo di porto? Un tema enorme. Insieme all'uscita stradale dal porto, una matassa biblica che dopo 30 anni ancora è lì, irrisolta.

Basterà la sponda del governatore Acquaroli per i rapporti con il ministero e gli enti locali, in primis





Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

con la sindaca Mancinelli? Ancora.

La soluzione in corner per le nove crociere di Msc che aveva cassato Ancona (saranno alloggiate alle banchine 19, 20 e 21, ex silos) offre un' alternativa sul lungo periodo al molo pensato per l' home port di Msc. Pare ci avesse messo gli occhi Alberto Rossi. Africano avrà una sovrastruttura tale per poter essere uomo di mediazione tra operatori portuali e big players? Certo, questi in fondo, erano anche i dubbi sull' ultimo Giampieri: l' obiezione si può accogliere a condizione che il nuovo uomo al timone abbia i polsi fermi. Africano, 20mila euro dichiarati nel 2017 secondo i documenti depositati, è un professionista con il 25% nell' azienda edile di famiglia e varie consulenze di settore (studi meteomarini a Rodi Garganico, il progetto per un porto turistico, studi per impianti tecnologici costieri a Singapore) che a Civitavecchia ricordano per «qualche astensione di troppo» (radio Ap) in comitato di gestione e un' antipatica vicenda di rimborsi in cui è rimasto impigliato per un viaggio proprio a Singapore.

La strada per diventare presidente di **Autorità di sistema portuale** è lunga.

Speriamo non troppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Un rischio cambiare la squadra che vince Ma valuteremo i fatti»

Da Schiavoni a Rossi, da Libri ad Archibugi: «Giampieri ha lavorato bene» In attesa del nuovo presidente Africano, elogi anche per il segretario Paroli

LE REAZIONI ANCONA Sul fronte del porto la riconoscenza riempie il vuoto dell' interregno. Rodolfo Giampieri cede il testimone a Matteo Africano. L' **Autorità** di **sistema portuale** Adriatico centrale passa nelle mani di un romano di 43 anni, ex componente del comitato di gestione dello scalo marittimo di Civitavecchia. Si è seguito il teorema del governatore Acquaroli: discontinuità e competenza. Una scelta netta, nel merito della quale Alberto Rossi, presidente di Frittelli Maritime Group, non intende entrare. «Non sono in condizione di esprimere giudizi, non conosco la persona, il nuovo presidente che verrà».

Taglia corto. «Detto questo, voglio ringraziare Giampieri per il lavoro fatto, sia per qualità sia per quantità. La sua è stata una gestione democratica: s' è confrontato con tutte le istituzioni e gli stakeholder portuali, introducendo un metodo di lavoro differente dal passato».

La concretezza Si mantiene a distanza. «Staremo a vedere, col tempo». E si allontana dalle parole della politica. «La discontinuità? Per un imprenditore è un concetto indefinito. E poi si fa con i programmi».

Concretezza, innanzitutto. «Un aspetto importante da sottolineare è il sostegno che gli enti intenderanno fornire all' azienda-porto. Il fatto che il governatore abbia tenuto per sé la delega si può considerare un segnale di voler fare. Se c' è coerenza tra i due passaggi potrebbe essere un fattore positivo». Un presidente di Roma e un segretario abruzzese. Neppure sulle Marche, che potrebbero rimanere a secco, si lascia sedurre dalla polemica. «Giampieri ha dimostrato coraggio: ha sempre privilegiato il merito e non la residenza. Ha scelto Paroli, che a detta di tutti è un grande segretario generale. Ed è un livornese». Rossi non si lascia distrarre.

Il segnale Stesso pragmatismo. Per Claudio Schiavoni, presidente di Confindustria Marche, che aveva fatto un appello per la conferma di Giampieri, vale la messa in pratica. «Io ragiono in altri termini. Non mi baso sul fatto che il nuovo leader arriva da Roma. Conta che sia preparato. In epoca di globalizzazione, sentire ancora parlare di Ancona non va bene». Ma, subito, ammette: «Mi dispiace per Giampieri: ha lavorato bene.

E soprattutto ha il merito di aver avvicinato il porto alla città. Si voleva dare un segnale? La politica fa il suo corso».

Non nasconde che, tuttavia, può essere un terreno minato: «Certo, può essere pericoloso. Può essere uno bravo, come può essere un somaro. Speriamo che vada bene». Niente slogan: «Mi auguro solo che questa discontinuità sia piena di contenuti». E non si scompone neppure all' idea di un possibile segretario abruzzese. «Poco sposta, anche in questo caso l' essenziale è che sia serio e capace». Arriva alla sintesi: «Non mi sono sbalordito davanti all' ipotesi di andare sotto Ravenna, né quando passò l' accorpamento con Pescara. Se per essere efficienti bisogna mettere sotto lo stesso cappello due **Autorità**, ben venga».

Il mantra Rispetta il copione Alessandro Archibugi. «Non ho gli elementi per giudicare. Sono scelte della politica, che ci passano sopra la testa». Per l' agente marittimo il mantra è denominatore comune. «Mi dispiace per Rodolfo, lo conosco da sempre, prima ancora che arrivasse a capo dell' **Autorità**». Ricorda: «Non aveva una formazione marittima, ma si è inserito bene nel contesto **portuale**. Il problema è che verrà decapitato il vertice: anche Paroli è in



scadenza. È molto preparato, affabile,



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

collaborativo. Ha sempre ascoltato tutti e cercato la soluzione. Formavano una coppia molto gradita». Trae forza dalla storia: «In 42 anni di lavoro ne ho visti di cambiamenti. Generano sempre un po' di ansia». E dal fatalismo: «Vedremo».

Voce di popolo. Elio Libri conferma su tutta la linea: «L' abbattimento delle barriere, dei silos, le nuove banchine.

Giampieri e Paroli hanno fatto un ottimo lavoro insieme. Non comprendo questa scelta». Da imprenditore portuale evita gli equilibrismi. Semplifica al massimo: «Squadra che vince non si cambia». Insiste: «Non posso dire nulla sul nuovo che verrà, ma su ciò che è stato sono certo». Mette il sigillo alle sue convinzioni: «Mi aspettavo una riconferma».

Maria Cristina Benedetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Lascio un porto evoluto e con sempre più lavoro»

Giampieri: «Il sostituto? Era una storia già scritta. Ma rispetto le decisioni»

IL PERSONAGGIO ANCONA «Ho vissuto giorni migliori, intanto ho finito due barattoli di Nutella». Rodolfo Giampieri, da sette anni alla guida dell'Autorità portuale (tra commissariamenti autorità semplice e poi di sistema) ha cercato di nascondere l'emozione e forse l'amarrezza per l'imminente passaggio di consegne con il neo designato presidente Matteo Africano. L'indicazione del ministro, «per una coincidenza astrale incredibile» è arrivata il giorno prima della conferenza stampa convocata per presentare il piano di digitalizzazione del **porto** di Ancona.

L'incarico Perché l'incarico diventi effettivo deve arrivare l'intesa, data per scontata, da parte delle Regioni Marche e Abruzzo, poi il parere delle commissioni Trasporti di Camera e Senato.

«Una storia che in qualche modo sembrava già scritta - ha aggiunto poi Giampieri una volta conclusa la presentazione del piano - Martedì c'è stata solo la formalizzazione di un percorso che stava andando avanti da tempo».

E sulla scelta «non ho nulla da dire di fronte a decisioni sulle quali non voglio fare considerazioni. Non ho sentito il presidente Acquaroli nè il governatore dell'Abruzzo. Rispetto le scelte, soprattutto perchè sai e sei preparato fin dall'inizio che la situazione può cambiare - Mi sento in qualche modo privilegiato ad avere potuto affrontare una cosa così bella e importante al servizio di una città, di una regione, anzi due, un percorso di sintesi e di sistema. Un'avventura sempre bella superando tanti campanili».

Il testimone «Consigli al nuovo presidente? Metta cuore, passione e abbia una visione internazionale - sottolinea Giampieri - Lascio a chi verrà una squadra di professionisti, perché i dipendenti dell'Autorità portuale sono un vero valore aggiunto. I progetti si possono cambiare, le idee trasformarsi, ma il valore delle persone resta. Sono convinto che sarà una persona che prenderà subito possesso delle problematiche e le interpreterà con una visione di insieme, di sistema, anche per la logistica». Un **porto** da ieri ancor più all'avanguardia con la digitalizzazione del **porto**, «il primo in Italia ad usare l'intelligenza artificiale per controllare l'afflusso dei mezzi in imbarco e sbarco, accelerando le procedure doganali. La trasformazione del **porto**, che in 4 anni è passato da 4.700 a 6.500 lavoratori è ancora in movimento». Nel passaggio (per ora) virtuale di consegne anche la ripresa delle crociere con Msc, «anche se non so dire quando e come, dato che ci sono continui cambiamenti di programma legati all'evoluzione della pandemia». Tra i progetti che non riuscirà a vedere completati, «la banchina 27 che darà al **porto** grandi opportunità, alcuni dragaggi purtroppo bloccati da beghe burocratiche, il banchinamento del Molo Clementino che avvicinerà il mondo delle crociere alla città». E quando la bandiera della presidenza Ap sarà ammainata? «Mi prenderò alcuni mesi di riposo - afferma Giampieri - anche per restituire alla famiglia tutto quello che non ho dato in questi anni».

Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Per lo scalo ora va scongiurato ogni tentativo campanilistico»

ANCONA «Da mesi ci eravamo spesi affinché non venisse pregiudicata, nella delicata fase del rinnovo della presidenza dell' Autorità portuale, l' imponente progettualità già in atto.

Si tratta di progetti legati allo sviluppo della cantieristica navale per circa 80 milioni di euro, al settore delle crociere per oltre 20 milioni, all' intermodalità e al sistema delle infrastrutture che coinvolge anche il progetto di uscita a nord dalla città.

Ad essi si aggiunge un percorso di recupero culturale e identitario del **porto** per i cittadini e i visitatori di **Ancona**» sottolineano in una nota congiunta Cgil, Cisl e Uil. «Riteniamo indispensabile una continuità di percorso per i progetti avviati e in questo senso ci aspettiamo un impegno significativo che deve essere dimostrato soprattutto dalla Regione Marche, assieme a tutte le istituzioni e alle forze sociali e imprenditoriali.

Va scongiurato ogni tentativo campanilistico di accaparramento di risorse, in spregio di qualsiasi, seria, valutazione economica e di contesto.

Qualsiasi penalizzazione dello scalo marchigiano ci vedrà attivamente contrari: ciò è tanto più vero, quando si sente parlare di nuove dorsali Tirreno-Adriatico che lederebbero la pianificazione europea e finirebbero per penalizzare definitivamente il **porto** di **Ancona** e un' intera regione.

Su questo misureremo, fin dalle prossime settimane, l' operato di Ap e Regione. Gravi sarebbero le responsabilità verso un territorio già in difficoltà, se l' asse delle scelte perdesse di vista il merito, a vantaggio di altri criteri meno oggettivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Rodolfo ha portato avanti un ottimo lavoro Scelta incomprensibile, qualcuno spiegherà»

Parere unanime dagli operatori portuali sui risultati ottenuti dal presidente uscente dell'Autorità port «Ora aspettiamo di conoscere l'ingegnere Africano che avrà davanti uno scenario delicato per la pand

Passaggio di consegne al vertice dell' **Autorità portuale** di Ancona: i commenti sono unanimi.

Grande apprezzamento per il lavoro svolto dall' ormai ex presidente Rodolfo Giampieri e dal suo vice, Matteo Paroli, attesa e massima collaborazione per il nuovo corso di Matteo Africano: «Mi auguro si possa proseguire con l' ingegnere Africano ciò che è stato impostato dalla giunta Giampieri, in particolare la buona abitudine al confronto.

Non lo conosco, avremo il tempo per farlo e, come gli altri colleghi, aspetto di conoscerlo».

Così Alberto Rossi, a capo della Frittelli Maritime e proprietario della compagnia di navigazione Adria Ferries: «Non posso non ringraziare Rodolfo Giampieri per il lavoro fatto in questi anni - aggiunge Rossi -. Col passare del tempo ho imparato a stimarlo sempre di più grazie alla qualità e alla quantità del lavoro svolto, ma soprattutto per il metodo innovativo: coinvolgimento, ascolto, confronto. Si è creata un' ottima chimica di cui ne ha beneficiato l' intera portualità. Il cambio di guida arriva in un momento delicato a causa della pandemia, ma con evidenti segnali di rilancio e con ottimi presupposti per i traffici dello scalo. Certo, perdere tre pezzi da novanta tutti insieme, il presidente, il suo braccio destro (il segretario generale, Matteo Paroli, ndr.) e l' ammiraglio Moretti è una bella botta».

In anni di lavoro si sono creati dei rapporti molto forti che vanno al di là dell' aspetto tecnico: «Perdere Giampieri è grave, sono molto legato alla persona, con lui mai un litigio, ha sempre cercato di fare del suo meglio - rincara la dose Alessandro Archibugi, spedizioniere e leader dell' omonima agenzia -. La sua squadra funzionava e ha lavorato al meglio. Con lui se ne va anche Matteo Paroli, una grave perdita vista la sua enorme competenza». Questione di anconetinità: «Il fatto di essere del posto aiutava eccome - aggiunge il titolare della Archibugi -, non era affatto difficile parlare con lui, sempre disponibile, al telefono o per un incontro di persona.

Le assicuro che questo fatto non è di poco conto. Sul nuovo presidente Africano onestamente so poche cose. Speriamo che la scelta ministeriale sia stata fatta con ocularità».

Elio Libri, altro storico operatore **portuale**, entra nel dettaglio del lavoro svolto dalla squadra del presidente Giampieri: «Se devo dare dei giudizi mi baso sulle cose fatte al porto e nello specifico per le mie competenze. Penso alle banchine rimesse a posto, i silos abbattuti per creare nuovi spazi, togliere le barriere e aprire il porto alla città, il Waterfront - elenca Libri -.

Basterebbe questo, oltre ai progetti impostati. Qualcuno mi deve spiegare la scelta di non rinnovare Giampieri a capo dell' Ancona Port Authority perché io non la capisco, a meno che non ci siano dinamiche sconosciute. Se uno ha fatto male nel primo mandato può avere un senso non confermarlo per il secondo, ma l' unico a non essere rinnovato nei porti italiani è stato Giampieri. Faccio davvero fatica a capire, detto questo aspettiamo di vedere il nuovo presidente all' opera. Per non parlare dell' addio di Matteo Paroli, un eccezionale valore aggiunto».

p. cu.





Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Via dal ponte di comando pure Paroli e Moretti

Ai saluti il segretario generale dell' Ap e l' ammiraglio alla guida della Capitaneria. Sindacati in pressing contro favoritismi verso l' Abruzzo

Nell' ottica del calcio mercato, il **porto** di **Ancona** dalla prossima campagna acquisti sembra uscirne con le ossa rotte. In attesa di verificare il peso e le capacità dei nuovi dirigenti dello scalo dorico, resta un enorme punto interrogativo: i tre pezzi ceduti saranno ben sostituiti? Entro l' inizio dell' estate Rodolfo Giampieri, attuale presidente, lascerà il suo incarico dopo quattro anni di crescita generale (al netto dell' emergenza pandemica) e di un consenso diffuso. A fine luglio poi lo seguirà anche il segretario generale e numero 2 dell' Autorità portuale di **Ancona**, Matteo Paroli. Il manager livornese, molto apprezzato, non sarebbe comunque rimasto ad **Ancona**. Il suo contratto scadeva pochi giorni fa, ma vista la fase di transizione che si è aperta ha deciso di restare in sella fino al termine di luglio prima di tornare al lavoro proprio nella sede dell' Authority di Livorno, probabilmente con lo stesso incarico.

Il 31 ottobre prossimo, infine, toccherà all' ammiraglio Enrico Moretti, a capo della guardia costiera di **Ancona**, 'abbandonare la nave'. Anche lui molto stimato ad ogni livello istituzionale, lascia un ottimo ricordo. In linea generale la linea scelta dal governo, soprattutto quello regionale, non convince.

A partire dalle organizzazioni sindacali, partner imprescindibile in ambito portuale. In una nota diffusa ieri i leader regionali delle tre sigle principali del settore lanciano un out out e tra le righe emerge in maniera chiara il riferimento al ruolo e alle competenze che dovrebbero rimanere ad **Ancona** e non disperse a vantaggio dei porti abruzzesi: «Qualsiasi penalizzazione dello scalo marchigiano - commentano Marco Bastianelli della Cgil, Alessandro Mancinelli della Cisl e Giorgio Andreani della Uil **Ancona** - ci vedrà attivamente contrari. Specie quando si sente parlare di nuove dorsali Tirreno-Adriatico che, senza reale motivazione di merito, andrebbero a ledere la pianificazione europea (Reti Ten-T, ndr.) e finirebbero per penalizzare il **porto** naturale di **Ancona** e una intera regione.

Su questo misureremo l' operato della Autorità di Sistema Portuale e della Regione Marche.

Gravi sarebbero le responsabilità verso un territorio già in difficoltà, se l' asse delle scelte perdesse di vista il merito, a vantaggio di altri criteri meno oggettivi».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giampieri: «C'è tanta amarezza nel lasciare Africano metta cuore e visione strategica»

Il presidente dell' Authority si prepara a dare il posto all' ingegnere romano: «Ora mi prendo una pausa. Impegno politico? Non ci penso»

L' atmosfera della conferenza stampa è serena, nulla di diverso rispetto agli ultimi quattro anni. Il presidente dell' Autorità portuale, Rodolfo Giampieri, fa la sua parte di padrone di casa, come sempre, ma le sensazioni e le emozioni non sono le stesse. Con la firma ufficiale del cambio della guardia al vertice del **porto di Ancona** e quelli dell' Autorità di sistema da Pesaro a Ortona, in Abruzzo, Giampieri è ormai vicino al capolinea.

Presidente Giampieri, come si sente prima di tutto?

«Diciamo che ho vissuto giornate migliori. L' amarezza è tanta, ci mancherebbe e per lenirla mi sono finito due barattoli di Nutella».

Si sente tradito dalla politica e dalle istituzioni?

«No, assolutamente, fa parte del gioco. Vede, io ho massimo rispetto per le istituzioni e le scelte che compiono fanno parte delle loro responsabilità».

Quando si iniziano le avventure come la mia alla guida di un organo così importante bisogna sapere, essere consci, che può finire prima o poi anche con certe modalità. Ripeto, le istituzioni, la Regione Marche e la Regione Abruzzo nel mio caso, hanno pieno diritto ad assumere simili decisioni».

Nessuna polemica dunque con il presidente Francesco Acquaroli?

«Perché mai, il rapporto con lui nei mesi di condivisione è stato buono, corretto e cordiale».

Almeno l' ha chiamata in questi giorni?

«No, non ci siamo sentiti su questi temi».

Se il nuovo presidente dovesse chiamarla per chiederle dei consigli in vista di assumere un incarico così delicato, cosa si sentirebbe di dirgli?

«Di metterci tanto cuore, passione e non perdere di vista la visione internazionale e le potenzialità dello scalo. In fondo credo siano anche le sue volontà, anzi ne sono convinto».

Venendo al concreto, quali progetti avrebbe voluto consegnare già pronti al suo successore? Quali le sfide che lo attende?

«In primis la banchina 27, la banchina Marche, l' opera in grado di lanciare in avanti il **porto di Ancona**. Con i suoi 700 metri di lunghezza e gli spazi a ridosso darebbe un impulso vitale al settore delle merci».

Cosa succede lì, perché questi ritardi?

«Contenziosi sugli appalti, lavori che si fermano e ripartono».

Eravamo arrivati alla fine, ma con le opere pubbliche può succedere».

Le altre sfide con il passaggio di testimone a Matteo Africano?

«Senza dubbio il collegamento dal **porto** alla grande viabilità, il vero segreto per crescere



I doni in eredità: crociere, banchina 22 e tracciamento mezzi

Il passaggio di testimone tra i due presidenti dell' Autorità portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri e Matteo Africano, è stato accompagnato da una serie di decisioni e progetti che formeranno l' eredità del nuovo presidente. Tra i doni in eredità, si annoverano la banchina 22, il tracciamento dei mezzi e i progetti per la crociera.





Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

in maniera seria. E poi il banchinamento dei binari verso la nuova darsena, dunque merci e container e il percorso su rotaia. L' incendio che ha devastato la Tubimar ha rallentato il progetto che punta anche su sostenibilità e competitività. In quest' ottica entra anche la soluzione del caso-Bunge e la possibilità, finalmente, di appropriarsi di quell' area strategica. È tutto già pianificato».

C' è poi il nodo crociere immagino, è così?

«Certo, creando la banchina lunga per le crociere al molo Clementino. Nell' arco di uno, massimo due anni potrebbe ripartire tutto alla grande e sono questi i progetti che possono modificare l' assetto e l' economia di un territorio. Con un sistema crocieristico ben avviato, grazie al nostro lavoro, il porto di Ancona può davvero essere considerato il porto di una intera regione». L' opera di integrazione con gli altri porti prevista dalla nascita dell' Autorità di Sistema c' è stata?

«Ecco un altro compito che spetta all' ingegnere Africano, portare avanti la condivisione dell' apparato, dalle Marche all' Abruzzo, andando oltre i campanili».

Immagino non sia facile, per lei, lasciare anche la sua squadra: come si sente a tal proposito?

«La ringrazio per la domanda. In effetti il tema del personale è quello più delicato e doloroso per me. Siamo stati bravi, nessuno escluso, a creare un rapporto di collaborazione. Pensare di lasciare una squadra costruita insieme, mi dispiace a livello personale. È stato un privilegio lavorare con grandi professionisti, a partire dal segretario generale Matteo Paroli. Qui dentro c' è gente che ha passione, un valore aggiunto che lascio al nuovo presidente. I progetti e le idee possono non essere condivise, le persone restano».

Giampieri, cosa farà da grande?

«Mi prenderò alcuni mesi di pausa e di riflessione anche per ridare indietro qualcosa alla famiglia che ho gioco forza dovuto sacrificare in questi anni. Un anno sabbatico insomma».

Intende prepararsi in vista delle amministrative del 2023 ad Ancona?

«No, non penso a nulla adesso».

Le lascio le conclusioni.

«Mi ero imbarcato e ora sbarco ad Ancona, ma ne resto follemente innamorato».

Pierfrancesco Curzi.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I doni in eredità: crociere, banchina 22 e tracciamento mezzi

L'inaugurazione della nuova banchina 22, entro la fine di aprile, la presentazione del calendario della stagione crocieristica 2021 e il progetto di digitalizzazione delle procedure doganali in **porto**.

Sono queste le ultime tre carte che l'attuale presidente dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri, potrà giocare, sebbene la partita per la sua riconferma sia chiusa. E quello delle crociere è stato un vero colpo di teatro ottenuto a dispetto di chi dava per spacciato il **porto** di Ancona per il ritorno delle grandi navi dopo lo stop per la pandemia dello scorso anno.

E il primo dei tre «regali» lasciati da Giampieri e dalla sua squadra è stato presentato ieri con l'Ap che ha chiuso il cerchio per un sistema unico in Italia per il controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo.

Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione dall'Agenzia per le Dogane, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale.

«Il progetto ha creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti - ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici, oltre a limitare le emissioni nell'ambiente. Ci abbiamo iniziato a lavorare un paio di anni fa e dopo 6-7 mesi di apprendimento della parte software più avanzata adesso possiamo entrare a regime».



I doni in eredità: crociere, banchina 22 e tracciamento mezzi

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri ha annunciato la sua dimissione dal ruolo di presidente dell'Autorità di sistema portuale di Ancona. Giampieri ha lavorato per oltre 15 anni alla guida dell'Autorità, durante i quali ha presenziato all'inaugurazione della nuova banchina 22 e all'implementazione del sistema di tracciamento dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti. Il suo mandato si è concluso il 22 aprile 2021. In un'intervista, Giampieri ha espresso la sua amarezza nel lasciare il ruolo e ha sottolineato l'importanza di continuare a lavorare per lo sviluppo del porto di Ancona e dell'Adriatico centrale. Ha anche menzionato il progetto di digitalizzazione delle procedure doganali e l'inaugurazione della nuova banchina 22 come alcuni dei «regali» lasciati dalla sua squadra.

Ancona 1° porto in Italia a controllare traffico con intelligenza artificiale

All' interno del **porto** di **Ancona** è stato attivato un innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all' interno dello scalo dorio. È stato possibile grazie alla collaborazione tra Agenzia Dogane e Monopoli, Guardia di Finanza e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall' Unione europea con il progetto Smart-C, era iniziato in via sperimentale a giugno 2018, permettendo di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all' interno del **porto** con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l' intero percorso che li conduce alle aree di imbarco e viceversa; ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. "Siamo il primo **porto** italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale - ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri - , un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata".



Giampieri, a Ancona lascio porto all' avanguardia

(ANSA) - ANCONA, 21 APR - Un porto, quello di Ancona, di respiro internazionale, tecnologicamente avanzato, che "in 4 anni è passato da 4.700 a 6.500 lavoratori". E' l' eredità che Rodolfo Giampieri lascia a Matteo Africano, nominato dal ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili come nuovo presidente dell' Autorità del sistema portuale del Medio Adriatico (che comprende i porti da Pesaro, nelle Marche, a Ortona in Abruzzo). Perché l' incarico diventi effettivo ci sono ancora altri step, tra cui l' intesa, data per scontata, da parte delle Regioni Marche e Abruzzo. "Una storia già scritta - ha detto oggi Giampieri a margine della presentazione del piano di digitalizzazione del porto di Ancona -, c' è stata solo la formalizzazione di un percorso che stava andando avanti da tempo". Un percorso che il presidente uscente, alla guida dello scalo da 7 anni, tra commissariamenti, autorità portuale 'semplice' e poi di sistema non vuole commentare. Molti e bipartisan gli endorsement per la sua riconferma, ma la Regione Marche, a guida centrodestra, ha voluto discontinuità. Giampieri si definisce " una persona che si sente in qualche modo privilegiata ad avere potuto affrontare una cosa così bella e importante al servizio di una città, di una regione, anzi due, un percorso di sintesi e di sistema, superando tanti campanili". Tra i lasciti la ripresa delle crociere con Msc, nonostante le incertezze legate alla pandemia. Tra i progetti che non vedrà, "la banchina 27, alcuni dragaggi, il banchinamento del Molo Clementino" (ANSA).



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità di Sistema Portuale, Giampieri su nomina Africano: «La storia sembrava scritta»

Dopo la nomina del suo successore, il manager anconetano ha fatto il punto sugli interventi attuati nel corso del suo mandato

Annalisa Appignanesi

ANCONA - «Oggi finisce una storia, un mandato. Sono sicuro che chi arriverà saprà portare avanti con grande decisione i nostri progetti». Rodolfo Giampieri commenta così la nomina dell'ingegner Matteo Africano alla guida dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, ufficializzata nella giornata di ieri - 20 aprile - dal Mims, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. A margine della conferenza stampa di presentazione del progetto di ristrutturazione del Mercato ittico, un Giampieri commosso ma, come sempre, misurato, si è concesso ai giornalisti, cogliendo l'occasione per sottolineare la svolta segnata dal Porto di Ancona sotto il suo mandato. «Ci sono tanti progetti completati che ci rendono responsabilmente orgogliosi - ha detto, togliendosi qualche sassolino dalla scarpa - e progetti che sono in grande movimento: c'è una trasformazione del porto». Il nome del successore, l'ingegnere romano Matteo Africano, era trapelato nei giorni scorsi, ma già da tempo si ventilava che Giampieri non sarebbe stato riconfermato alla guida dell'Authority. Numerosi esponenti politici, anche di forze della maggioranza al governo della Regione, si erano esposti per chiederne la riconferma, sottolineando il buon operato messo a segno nel corso del suo mandato e invocando la presenza di una guida marchigiana dell'Authority, ma il Ministero delle Infrastrutture, a cui spetta la nomina, ha optato per il cambio. Ora la Regione Marche avrà tempo 30 giorni per esprimersi sul successore dell'Anconetano Rodolfo Giampieri, trascorsi i quali si riterrà acquisita. «La storia sembrava quasi scritta ultimamente» ha sottolineato Giampieri «e ieri c'è stata la formalizzazione di un percorso che sta andando avanti. Io non ho nessuna cosa da dire davanti a decisioni alle quali assolutamente non voglio porre nessun tipo di considerazione, le accetto perché sono una persona che in qualche modo si sente già privilegiata ad aver potuto affrontare una avventura così bella e così importante, al servizio di una città e di due regioni, in un percorso di sintesi e **sistema**» che ha dovuto superare «tanti campanili». Sollecitato dai giornalisti sul timore espresso di alcuni, che la nomina possa comportare un allentamento dei legami con il territorio e con gli interessi marchigiani, Giampieri ha scantonato, affermando «questo non lo so, ma sono convinto che sarà sicuramente una persona che prenderà subito possesso delle problematiche e che poi le interpreterà in una visione d'insieme, sia come **Autorità di Sistema**, che logistica, pensando ad un porto come quello di Ancona che veramente può diventare il cuore di una grande ripresa di sviluppo». A tal proposito ha ricordato la crescita occupazionale registrata dallo scalo dorico, che dai 4.700 lavoratori è passato in quattro anni a 6.500: «Percorsi molto importanti che vanno rispettati e rafforzati». Parlando del suo futuro, ha dichiarato «adesso ho bisogno di rilassarmi un po'» ed ha spiegato che si prenderà «alcuni mesi di riposo. Devo ridare alla famiglia quello che ho tolto». Sollecitato sui progetti che avrebbe voluto veder realizzati nel corso del suo mandato, ha annoverato il prolungamento della banchina 27, «che darà al porto una grande opportunità», poi «alcuni dragaggi che sono bloccati da beghe burocratiche e il banchinamento del Molo Clementino, che porterà la possibilità di avere il mondo delle crociere sempre più vicino», un fatto importante «in un territorio che ha bisogno di trovare una strada nuova».



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Cambio al vertice dell' Ap, i sindacati: «Non pregiudichi progetti avviati»

ANCONA - Cgil, Cisl e Uil chiedono continuità nel percorso ed un confronto in tempi rapidi con la nuova dirigenza targata Africano 21 Aprile 2021 - Ore 17:39 Il porto di Ancona Cambio al vertice dell' Autorità di sistema portuale: i sindacati chiedono una continuità nel percorso per garantire il completamento dei progetti avviati. «Come Cgil, Cisl e Uil di Ancona - scrivono in una nota i segretari Bastianelli, Mancinelli ed Andreani - , abbiamo ricordato ad ogni occasione e ad ogni interlocutore che il porto di Ancona costituisca uno snodo centrale per lo sviluppo dell' intera regione Marche. D' altra parte ci lavorano circa 6000 persone e vi transitano, al netto della pandemia, oltre un milione di passeggeri e oltre 11 milioni di tonnellate di merci. Il porto di Ancona incide per il 2,7% sul PIL delle Marche, una risorsa decisiva in una fase di ridimensionamento dell' economia regionale che dura da alcuni anni. Già da mesi - ricordano le sigle - ci eravamo spesi affinché non venisse pregiudicata, nella delicata fase del rinnovo della presidenza dell' Autorità portuale, l' imponente progettualità già in atto. Si tratta di progetti legati allo sviluppo della cantieristica navale per circa 80 milioni di euro, al settore delle crociere per oltre 20 milioni, all' intermodalità e al sistema delle infrastrutture che coinvolge anche il progetto di uscita a nord dalla città. Ad essi si aggiunge un percorso di recupero culturale e identitario del porto per i cittadini e i visitatori di Ancona » . **Rodolfo Giampieri** Iniziative che, proseguono i segretari, « hanno confermato il ruolo strategico del porto di Ancona come terminale di un corridoio che collega l' Italia al Nord Europa e come snodo fondamentale delle nuove rotte Est-Ovest, ruolo che non può in nessun modo essere messo in discussione: ruolo strategico che il porto di Ancona ha all' interno del sistema portuale posto nel centro Adriatico, crocevia primario di traffici economici e culturali, importanti non solo per la nostra regione ma per tutte le regioni limitrofe. Come CGIL CISL UIL riteniamo indispensabile una continuità di percorso per i progetti avviati e in questo senso ci aspettiamo un impegno significativo che deve essere dimostrato soprattutto dalla Regione Marche, assieme a tutte le istituzioni e alle forze sociali e imprenditoriali. Serve uno sforzo ulteriore di concretizzazione, ad iniziare dalla puntuale 'messa a terra' dei vari progetti; va scongiurato ogni tentativo campanilistico di accaparramento di risorse, in spregio di qualsiasi, seria, valutazione economica e di contesto. Qualsiasi penalizzazione dello scalo marchigiano ci vedrà attivamente contrari: ciò è tanto più vero, quando si sente parlare di nuove dorsali Tirreno-Adriatico che - senza reale motivazione di merito - lederebbero la pianificazione europea (Reti Ten-T) e finirebbero per penalizzare definitivamente il porto naturale di Ancona e una intera regione. Su questo misureremo, fin dalle prossime settimane, l' operato della AdSP e della Regione Marche. Gravi sarebbero le responsabilità verso un territorio già in difficoltà, se l' asse delle scelte perdesse di vista il merito, a vantaggio di altri criteri meno oggettivi; piuttosto, va rapidamente incrociata - con reale capacità di governo - la progettazione in essere con le opportunità derivanti dalle nuove risorse europee. Auspichiamo inoltre -concludono le sigle - continuità nel confronto franco e costruttivo che in questi anni non è mai venuto meno tra l' ente portuale e le organizzazioni sindacali Cgil Cisl e Uil: per questo motivo chiediamo, in tempi estremamente rapidi, l' avvio del confronto sindacale con la nuova dirigenza dell' Autorità Portuale » . **Giampieri** ai saluti: «Lascio un porto in trasformazione Africano ci metta cuore e passione» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giampieri ai saluti: "Lascio un porto in trasformazione Africano ci metta cuore e passione"

Giampieri ai saluti: «Lascio un porto in trasformazione Africano ci metta cuore e passione» ANCONA - Il presidente dell' Autorità portuale traccia un bilancio della reggenza durata otto anni e fatta di progetti che hanno cambiato il volto dello scalo: «Rispetto le decisioni, nessun tipo di polemica. Come mi sento? Mi sono mangiato due barattoli di Nutella» 21 Aprile 2021 - Ore 15:56

Rodolfo Giampieri di Martina Marinangeli «Se mi chiedete come mi sento, devo dire che ho avuto giornate migliori. Mi sono mangiato due barattoli di Nutella». Un' ironia dolce-amara quella con cui il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Centrale, **Rodolfo Giampieri**, commenta la mancata riconferma al timone, passato al romano Matteo Africano, fino ad oggi nel comitato di gestione dell' Authority del Tirreno Centrale. Un passaggio di consegne spinto dai governatori di Marche ed Abruzzo Acquaroli e Marsilio, entrambi targati Fratelli d' Italia, nonostante una schiera variegata e trasversale- che andava dalla Fiom a Confindustria, per dire - fosse scesa in campo per sostenere il presidente ormai ai saluti. **Giampieri**

con il governatore Acquaroli all' ex Tubimar **Giampieri**, quali sono i progetti più importanti che lascerà in eredità al suo successore? «C' è in atto una trasformazione del porto: oggi finisce una storia, un mandato, ma sono sicuro che chi arriverà saprà mandare avanti con grande decisione i nostri progetti. Due le cose che ritengo più importanti: il prolungamento della banchina 27 ed il collegamento tra il porto e la grande viabilità, indispensabili per crescere in maniera seria. E poi i binari sulla banchina - purtroppo l' incendio che ha devastato la Tubimar ha rallentato notevolmente il progetto - per caricare i container direttamente sui treni, sempre nella logica della sostenibilità che è ormai un valore imprescindibile». L' elenco è lungo. « Molto rilevante è anche il banchinamento del Molo Clementino, per esempio: alla ripresa delle crociere, sarà uno degli elementi che potrebbero caratterizzare la città, ma soprattutto la possibilità di un mercato nuovo, una ricchezza diffusa per il territorio ed un porto sempre più delle Marche e non solo di Ancona. Infine, il miglioramento della condivisione progettuale dell' Autorità di sistema per i porti da Pesaro ad Ortona, andando sopra i campanili e dentro l' economia, per creare occupazione. Il Porto Antico Quale consiglio si sentirebbe di dare a chi verrà dopo di lei? «Di metterci tanto cuore e tanta passione. Ed una visione internazionale. Sono convinto sia una persona che farà queste cose. Al nuovo presidente lascio progetti che può cambiare, idee che può trasformare, ma il grande valore sta nella qualità della struttura e delle persone che ci lavorano. E quella rimane». Cosa c' è nel futuro di **Giampieri** nel post presidenza dell' Authority? «Cosa farò da grande? (ironizza, ndr). Adesso ho solo bisogno di qualche mese di riposo». Per arrivare pronto alle elezioni comunali del 2023? «No no». Come giudica le modalità del passaggio di consegne tra lei ed Africano? Lo vede come uno sgambetto politico? «Ho un rispetto assoluto per le istituzioni e le scelte fanno parte delle responsabilità di ognuno: quando inizi queste cose sei preparato anche a situazioni che possono cambiare. Rispetto le decisioni. Nessun tipo di polemica». Presidenza Authority, c' è l' ufficialità del Ministero: fuori **Giampieri**, dentro Africano **Giampieri** out dall' Ap, Mancinelli: «Grave errore il veto di Acquaroli» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Cambio al vertice dell' Authority Ciccioli: "Il porto deve guardare ai traffici internazionali"

Cambio al vertice dell' Authority Ciccioli: «Il porto deve guardare ai traffici internazionali» IL PUNTO del capogruppo in Regione di Fratelli d' Italia sulla nomina di Matteo Africano come successore di **Rodolfo Giampieri**: «Le Marche dovranno crescere e fare il salto di qualità» 21 Aprile 2021 - Ore 17:51 «Per prima cosa ringrazio il presidente uscente **Rodolfo Giampieri** per l' impegno ed il lavoro svolto in questi anni. Ha avuto un ruolo importante per ricreare una cerniera tra porto e città, esigenza indispensabile per costruire il futuro. E lo dico con sentimenti di grande sincerità e non formali». Così il capogruppo di Fratelli d' Italia in Consiglio Regionale Carlo Ciccioli sulla nomina di Matteo Africano come successore di **Rodolfo Giampieri**. «Ora 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 - ha detto Ciccioli - Siamo uno dei porti della Via della seta, cioè un terminale per l' industria manifatturiera dell' estremo oriente, ma anche un porto di partenza delle merci per la Cina e non solo, nuovi mercati in cui si è affermata una classe media ed alta che ha esigenze di consumo di prodotti di qualità che vengono realizzati soprattutto in Italia e comunque in Europa. Il corridoio adriatico, una delle grandi linee di comunicazione inter-europea, da progetto diventerà realizzazione, con finalmente l' uscita autostradale dal porto di Ancona da troppi anni al palo, a cui la nuova Amministrazione regionale Acquaroli guarda con estrema determinazione, perché è essenziale non solo al porto, ma a tutta la logistica dell' Adriatico e del sud Europa. A tutt' oggi ancora i traffici dal Canale di Suez vengono monopolizzati dai tre grandi porti del nord Europa, cioè Amburgo, Rotterdam e Aversa, benchè necessitano alle grandi navi porta container ben cinque/sei giorni in più di navigazione per passare lo Stretto di Gibilterra ed arrivare ai Mari del nord. Questo per colpa dell' insufficiente rete infrastrutturale italiana, ancora inadeguata ed insufficiente ad accogliere le merci e a trasferirle al centro e al nord Europa, con grandissima perdita di competitività ed alti costi di ricarico sui prodotti per l' aumento delle spese di trasporto». E ancora: «Il nuovo presidente dell' Autorità individuato dal Ministro tecnico Giovannini e dai presidenti della Regione Marche e Abruzzo, Matteo Africano, è un giovane ingegnere navale con esperienza nei trasporti e nei finanziamenti con l' Unione Europea, fattori essenziali per lo sviluppo del nostro porto. Ovviamente ci dovrà essere sinergia con le varie competenze locali nella gestione di tutte le varie fasi dell' attività portuale, che dovrà essere ancora sviluppata e dovrà vedere ulteriore sviluppo della cantieristica, della nautica, della pesca, del diporto e di tutto ciò che gira attorno all' economia del mare. Le Marche devono crescere e per fare un salto di qualità, deve crescere il capoluogo con la sua area metropolitana di Falconara, Camerano, Chiaravalle, Osimo, Castelfidardo, Jesi e di tutti gli altri centri minori e proporsi in una prospettiva nazionale ed europea». Presidenza Authority, c' è l' ufficialità del Ministero: fuori **Giampieri**, dentro Africano © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Un software ora controlla i mezzi e velocizza gli atti doganali

Gli imbarchi e sbarchi dai traghetti sono così tracciati in tempo reale

ANCONA Attivo in porto un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti.

Un' iniziativa all' avanguardia grazie all' intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall' Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da Adm (Dogane), **Autorità di sistema portuale** e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico per le pratiche doganali all' ex scalo Marotti. La sperimentazione ha già permesso di ridurre di 60mila km la percorrenza dei mezzi pesanti all' interno del porto. Grazie al **sistema** i mezzi vengono seguiti in tempo reale tra lo scalo Marotti e/o le aree di imbarco. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. «Con questo progetto abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti ha affermato il segretario dell' Ap, Matteo Paroli - un' iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici». «Il progetto è uno strumento di competitività del porto - ha rilevato l' assessore al porto, Ida Simonella - ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all' esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto». Alla presentazione sono intervenuti anche il direttore centrale Organizzazione e Digital transformation di Adm, Laura Castellani, il direttore Interregionale Adm Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, Roberto D' Arminio, direttore Ufficio Adm Ancona, il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale Gdf Ancona, Andrea Vitali, comandante in seconda del porto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti, intelligenza artificiale per tracciare mezzi a Ancona

(ANSA) - ANCONA, 21 APR - Il porto di Ancona, leader nel traffico traghetti a livello internazionale, è il primo in Italia a usare l'intelligenza artificiale per controllare e tracciare i mezzi in imbarco e sbarco sui traghetti, digitalizzando e quindi velocizzando le procedure doganali. Si tratta di un progetto di Adm (Dogane) e dell'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico, presentato oggi alla stampa, che potrebbe essere esteso in prospettiva ai container nell'area dello scalo. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico di Ancona, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da Rfi. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione di Adm, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce dallo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, che rientra nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di Adm Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. Un progetto nato "una forte collaborazione istituzionale" ha detto il presidente dell'Adsp Giampieri, giunto a fine mandato. . (ANSA).



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona è 2.0, presentato il nuovo sistema di digitalizzazione

Peppe Gallozzi

ANCONA - Il porto di Ancona ingrana la marcia nell'ottica della digitalizzazione e dell'innovazione. È stato presentato, infatti, questa mattina (21 aprile) presso la Sala Marconi del palazzo dell'Autorità di sistema Portuale il nuovo sistema di monitoraggio per il tracciamento dei mezzi in sbarco e in imbarco (e in prospettiva sui container) sui traghetti volto alla digitalizzazione, appunto, delle procedure doganali. Il sistema nato dalla collaborazione tra ADM (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), Guardia di Finanza e Autorità di sistema portuale si fonda su un software di ultima generazione capace di controllare autonomamente i flussi. Rodolfo Giampieri (Autorità Portuale), Laura Castellani (ADM digital innovation) e Andrea Vitali (Capitaneria) Di cosa si tratta nello specifico? Semplificando le operazioni, attraverso dei particolari algoritmi matematici, il sistema è in grado di seguire i mezzi in tempo reale in ogni spostamento effettuato durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Mariotti (terminal intermodale recuperato anni fa dall'Autorità di sistema Portuale) alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia, naturalmente, sarà segnalata automaticamente senza bisogno di ulteriore screening da parte del personale. Il progetto, tecnicamente chiamato "TinS-Trasferimento in sicurezza" e finanziato dall'Unione Europea, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018 e ha portato all'installazione di apposite infrastrutture per i controlli doganali e alla definizione di procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona. Il tutto, valorizzando l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. Una parte del video esplicativo mostrato in sala Presenti al vernissage ufficiale di questa mattina di "TinS" il direttore interregionale per Emilia Romagna e Marche di ADM Franco Letrari, il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Matteo Paroli, il generale di Brigata e comandante della GdF di Ancona Claudio Bolognese, il direttore dell'ufficio ADM di Ancona Roberto D'Arminio, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri, il direttore organizzazione e digital transformation ADM Laura Castellani, il Capitano di Vascello della Capitaneria di Porto Andrea Vitali e l'Assessore al Porto del Comune di Ancona Ida Simonella. Dopo la visione di un video esplicativo del progetto, in base alla normativa anti-Coronavirus i relatori si sono suddivisi in due blocchi da quattro per l'esposizione. Presente, invece, in videoconferenza causa impegni contingenti l'assessore Simonella. Per l'ADM il direttore di Ancona D'Arminio e quello interregionale Letrari «Ringrazio tutti coloro che si sono impegnati per questo percorso che, ribadisco, non si conclude ma inizia oggi - ha esordito il segretario dell'AP Paroli -. Abbiamo ritenuto necessario modernizzare i nostri strumenti rendendoli compatibili con il sistema. L'attività consiste nel controllare le merci con il minor impatto possibile in termini di tempistiche riducendo quelli che sono anche i costi di natura ambientale. Ci serviamo di una tecnologia prestigiosa, Hyperion, che tra i suoi clienti annovera anche le forze armate statunitensi. Partiamo dalla targa e, attraverso una serie di algoritmi, seguiamo il mezzo costantemente. L'apprendimento è durato sei, sette mesi ma ora siamo pronti. In futuro, forse, potremmo aggiungere anche funzionalità importanti come il riconoscimento facciale». Soddisfatto Franco Letrari, direttore interregionale di ADM: «In questa circostanza sono emerse grandi collaborazioni e questo discorso vale per tutti gli interpreti. Quando si parla di aiuti e di connessioni non sempre le cose sono reali ma in questo senso abbiamo riscontrato la voglia di migliorarsi da parte



di tutti». Sulla stessa linea d' onda il generale della GdF Claudio Bolognese : «La Guardia di Finanza propone da sempre un aiuto in termini di risorse e coordinamento con l' ADM per prevenire le violazioni



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e le eventuali infiltrazioni della criminalità. Per far questo ben vengano suddette iniziative». Per l' Agenzia delle Dogane di Ancona la parola è andata al direttore responsabile Roberto D' Arminio : «Mi ritengo fortunato per aver visto nascere questo progetto. L' utilizzo delle tecnologie al servizio della sicurezza ci consente un recupero di risorse da destinare a compiti di natura operativa e dell' analisi dei dati». A corollario dell' ADM anche il pensiero della responsabile della digital transformation Laura Castellani : «L' interoperabilità tra i nostri enti ha fatto sì che TinS potesse nascere dall' unione d' intenti di ognuno. L' orgoglio deriva dal fatto che oggi possiamo dire di mettere questi servizi a servizio del territorio nella speranza che possano sempre progredire in avanti». Una panoramica della sala Andrea Vitali, capitano di vascello della Capitaneria di Porto, ha ribadito l' importanza della velocità : «Posso aggiungere che i sistemi tecnologici agevolano il nostro lavoro e se la velocità è supportata dall' attenzione e dalla sicurezza tutti noi possiamo beneficiarne enormemente». Sintetico ma efficace il commento di Rodolfo Giampieri per anni simbolo dell' **Autorità Portuale** : «Le cose che rimangono (Giampieri è uscente dal suo ruolo , ndr) sono proprio queste. Un servizio, una sintesi di quanto abbiamo prodotto nel tempo. L' intelligenza artificiale e l' innovazione tecnologica oggi sono fondamentali». La conclusione è stata affidata all' assessore del Comune di Ancona Ida Simonella presente in videoconferenza : «Stiamo parlando di un progetto importante, segno tangibile del grande lavoro messo in atto nel porto di Ancona. Questo è solo il momento finale di una progettualità specifica di altissimo livello votata a rendere il traffico più controllato. Tins è sinonimo di sicurezza».

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Tracciamento traghetti e dogane 2.0: il porto diventa digitale

ANCONA - Il progetto, avviato in via sperimentale a giugno 2018, è nato dalla collaborazione fra ADM, Guardia di Finanza ed Authority 21 Aprile 2021 - Ore 16:37 La conferenza stampa per la digitalizzazione dei servizi portuali Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. Parte il progetto di ADM e dell' **Autorità di sistema portuale** per la digitalizzazione delle procedure doganali nello scalo dorico. Un innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all' interno del porto. Un' iniziativa che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un **sistema** software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il presidente **Giampieri** Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall' Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, **Autorità di sistema portuale** e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel porto antico di Ancona per espletare le pratiche doganali in un' area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall' **Autorità di sistema portuale** da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all' interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al **sistema** di intelligenza artificiale acquisito dall' Ap e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l' intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. «Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti - ha affermato il segretario dell' **Autorità di sistema portuale**, Matteo Paroli -, un' iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici». «Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell' innovazione tecnologica per migliorare i servizi all' utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda - ha detto il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del **mare Adriatico centrale**, **Rodolfo Giampieri** -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un porto internazionale come è quello di Ancona. Un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l' importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico **portuale**, un altro elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte». Il direttore **centrale** Organizzazione e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all' interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l' illegalità, mentre il direttore





Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell' economia locale. Roberto D' Arminio, direttore dell' Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l' applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un' operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. «Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte - ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all' esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell' economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Progetto digitalizzazione del Porto di Ancona, per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti

(FERPRESS) **Ancona**, 21 APR Al **porto** di **Ancona** l'innovazione tecnologica diventa realtà. Si è attivato il progetto di ADM e dell'Autorità di sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel **porto** di **Ancona**. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia, presentata in una conferenza stampa, che viene realizzata in un **porto** leader per il traffico traghetti internazionale e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel **Porto** Antico di **Ancona**, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al **porto**, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del **porto** con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel **porto** di **Ancona** oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici. Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo **porto** italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un **porto** internazionale come è quello di **Ancona**. Un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le





FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte. Il direttore centrale Organizzazione e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all'interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l'illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell'economia locale. Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l'applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un'operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all'esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell'economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità.

Progetto digitalizzazione del porto di Ancona per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti

Redazione

Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. Si è attivato il progetto di ADM e dell'Autorità di sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo d'orico. Un'iniziativa all'avanguardia, presentata in una conferenza stampa, che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico di Ancona, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. 'Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti - ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici'. 'Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda - ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un porto internazionale come è quello di Ancona. Un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta



nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l'importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte.' Il direttore centrale Organizzazione



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all'interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l'illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell'economia locale. Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l'applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un'operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. 'Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte - ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all'esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell'economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità'.

Attivato nel porto di Ancona il progetto per il controllo digitale e il tracciamento dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti

L' iniziativa ha permesso di spostare tutti i veicoli pesanti in un' area doganale esterna al **porto** Al **porto** di **Ancona** è stato attivato il progetto "TinS - Trasferimento in sicurezza" per la digitalizzazione delle procedure doganali realizzato dall' Agenzia delle Dogane e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale al fine del controllo digitale e del tracciamento dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e, in prospettiva, dei container all' interno dello scalo dorico. Il progetto, cofinanziato dall' Unione Europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, AdSP e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018 ed ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti, che sostavano nel **Porto** Antico di **Ancona** per espletare le pratiche doganali, in un' area doganale esterna al **porto**: il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio acquistato dall' AdSP da RFI che lo intendeva dismettere. L' ente portuale ha reso noto che la sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all' interno del **porto** con un risparmio annuo stimato in circa 60mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale, acquisito dall' AdSP e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l' intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. «Sono più di due anni - ha ricordato il presidente dell' AdSP dell' Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri - che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell' innovazione tecnologica per migliorare i servizi all' utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda. Non a caso siamo il primo **porto** italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un **porto** internazionale come è quello di **Ancona**. Un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l' importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte». L' assessore al **Porto** del Comune di **Ancona**, Ida Simonella, ha sottolineato che il progetto è «uno strumento di competitività del **porto** ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del **Porto** Antico all' esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al **porto**. Un modo di tenere insieme le esigenze dell' economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità».



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PROGETTO DIGITALIZZAZIONE DEL PORTO DI ANCONA, PER IL TRACCIAMENTO DEI MEZZI DEL TRAFFICO TRAGHETTI

Nato dalla collaborazione fra ADM, Guardia di Finanza e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la digitalizzazione delle procedure doganali nello scalo. **Ancona**, 21 aprile 2021 - Al **porto** di **Ancona** l'innovazione tecnologica diventa realtà. Si è attivato il progetto di ADM e dell'Autorità di sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel **porto** di **Ancona**. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia, presentata in una conferenza stampa, che viene realizzata in un **porto** leader per il traffico traghetti internazionale e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel

Porto Antico di **Ancona**, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al **porto**, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del **porto** con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel **porto** di **Ancona** oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. "Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti - ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici". "Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda - ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo **porto** italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un **porto** internazionale come è quello di **Ancona**. Un altro tassello che compone il più





Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l' importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte." Il direttore centrale Organizzazione e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all' interno del **porto** che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l' illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del **Porto** dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell' economia locale. Roberto D' Arminio, direttore dell' Ufficio ADM di **Ancona**, ha evidenziato come l' applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un' operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di **Ancona** della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un **porto** moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del **porto** di **Ancona**, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. "Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte - ha detto Ida Simonella, assessore al **Porto** del Comune di **Ancona** -. È dunque uno strumento di competitività del **porto** ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del **Porto** antico all' esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al **porto**. Un modo di tenere insieme le esigenze dell' economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità".

Progetto digitalizzazione del porto di Ancona

Redazione

ANCONA Progetto digitalizzazione del porto di Ancona, per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti. Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. Si è attivato il progetto di ADM e dell'Autorità di Sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia, presentata in una conferenza stampa, che viene realizzata in un porto leader per il traffico traghetti internazionale e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di Sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico di Ancona, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici. Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un porto internazionale come è quello di Ancona. Un altro tassello che



componere il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l'importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte. Il direttore centrale Organizzazione e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all'interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l'illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell'economia locale. Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l'applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un'operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all'esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell'economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità.

Sea Reporter

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: attivato la procedura di controllo digitale dei mezzi di sbarco e imbarco sui traghetti

Ancona, 21 aprile 2021 Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. Si è attivato il progetto di ADM e dell'Autorità di sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia, presentata in una conferenza stampa, che viene realizzata in un porto leader per il traffico traghetti internazionale e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico di Ancona, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la

percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni di ossido della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di sistema portuale e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. 'Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti - ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici'. 'Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda - ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un porto internazionale come è quello di Ancona. Un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le



imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l'importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro elemento che consente di apprezzare



Sea Reporter

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il valore di queste scelte.' Il direttore centrale Organizzazione e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all'interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l'illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell'economia locale. Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l'applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un'operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. 'Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte - ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all'esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell'economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità'.

Ancona, le procedure doganali digitalizzate entrano nel vivo

Ancona E' partito il progetto di ADM e Autorità di sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione Europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel porto Antico di Ancona, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'AdSPda RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'AdSP e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale.

Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti ha affermato il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici. Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Il direttore centrale Organizzazione e Digital transformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all'interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l'illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell'economia locale. Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l'applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un'operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera



Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all'esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell'economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità.

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Procedure doganali digitalizzate ad Ancona per i camion in ingresso e uscita dal porto

Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. E' stato infatti attivato il progetto di Agenzia Dogane e Monopoli e Autorità di sistema portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nello scalo marchigiano. In una nota la port authority parla di un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie a un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione europea con il progetto Smart-C e condiviso da Dogane, Autorità di sistema portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Questo ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel porto antico di Ancona per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di sistema portuale da Rfi che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie a questo sistema di intelligenza artificiale i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del mare Adriatico centrale firmato a ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati.



Transportonline

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, Dogane e AdSP annunciano la digitalizzazione del porto

Attivato il sistema di controllo e tracciamento dei mezzi in transito fra le banchine ro-pax e lo scalo Marotti. È stato attivato il progetto di Agenzia delle Dogane e della locale Autorità di Sistema Portuale per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona, una procedura di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di Sistema Portuale (nell'ambito del progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione Europea) e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, - recita la nota diffusa dai due enti i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce al terminal intermodale scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale firmato ad ottobre 2020 tra il Presidente Rodolfo Giampieri e il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati.



La firma salta in extremis resta aperta la vertenza gru

PORTO Si accende ulteriormente in clima in casa Gtc. Non più solo tre giorni di sit-in sotto Molo Vespucci, ma da oggi anche la proclamazione di due giornate di sciopero. E' quanto deciso ieri mattina durante la pacifica protesta dei 16 gruisti dai sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti. Una protesta che da subito ha incassato la solidarietà di altre società portuali, dalla Cpc, alla Cilp a Minosse e di altre sigle sindacali come l' Ugl (rappresentato dalla referente Fabiana Attig) e l' Usb presente con Giancarlo Ricci, ma anche della politica (al sit-in hanno partecipato anche Enzo D' Anto e Daniela Lucernoni per il M5S e il capogruppo Pd Marco Piendibene).

Dalle parole dei sindacati è emersa la preoccupazione per il futuro, con lo spettro dei licenziamenti dietro l' angolo. «Un caso unico nei porti italiani ha detto Alessandro Borgioni della Filt - 16 gruisti, altamente specializzati, tenuti in cassa integrazione, mentre le navi vengono scaricate da altri. Inoltre la società li ha richiamati al lavoro proprio per giovedì e venerdì, in concomitanza con il sit-in, per l' arrivo di due navi. Impensabile proseguire così. Pensavamo che finalmente si fosse trovato un accordo tra Traiana e Compagnia portuale; poi, inspiegabilmente, è tutto saltato al momento delle firme. Quella della Gtc è la lotta di tutti i lavoratori portuali ed è per questo che abbiamo chiesto massima condivisione e sostegno».

Una vertenza che, in caso di esito negativo per i lavoratori, potrebbe aprire scenari nuovi nello scalo aprendo di fatto le porte all' autoproduzione. A incontrare i dipendenti della Gtc ieri mattina è stato anche il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino che pochi minuti prima aveva ricevuto dalla società una lettera definita «inaccettabile». «Torno a invitare tutti alla responsabilità ha detto il numero uno dell' **Adsp** - cercheremo, come ci impone il nostro ruolo di garante, di far tornare le parti sedute al tavolo per trovare una soluzione che possa soddisfare le diverse esigenze; quella che si era aperta sembrava essere la strada giusta. Da parte nostra massimo impegno e disponibilità».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Distanti le posizioni delle parti Gtc: non più disposti ad andare avanti

Il sit-in si trasforma in sciopero

Musolino: «Torniamo a percorrere la strada dell'accordo»

«Sono profondamente deluso, non dalla difficoltà, ma dall'atteggiamento e dall'approccio di chi non vuole arrivare a trovare soluzioni ma a piantare bandierine». Si è detto amareggiato il presidente dell'Adsp Pino Musolino che, ieri mattina, incontrando gruisti e sindacati in sit-in sotto Molo Vespucci, ha rivelato di aver ricevuto una lettera proprio dalla Gtc, infastidita dalle affermazioni a mezzo stampa dei sindacati e non più disposta a portare avanti alcun tipo di iniziativa. Inaccettabile nei termini e nei modi ha detto Musolino. Un intervento tranchant, nonostante solo qualche settimana fa si fosse vicinissimi alla firma dell'accordo commerciale tra Traiana e Cpc.

«Una soluzione che ritenevamo sostenibile - ha sottolineato - ed equilibrata, in grado di salvaguardare le professionalità, mantenere i 16 posti di lavoro e garantire la tenuta complessiva del porto che non ha bisogno di ulteriori tensioni. Questa la strada che continueremo a percorrere, per quanto di nostra competenza, cercando di far incontrare di nuovo le parti». Perché per Musolino è chiaro che, pur essendo prioritaria la tutela occupazionale, non è pensabile scaricare sull'Adsp. «Non capiamo il perchè sia saltato

l'accordo - hanno sottolineato Borgioni, Sagarriga e Gallo di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - se non si riuscirà a salvare 16 lavoratori specializzati, non ci sarà futuro: temiamo l'inizio di una escalation che potrebbe minare la certezza di tutti i lavoratori del porto. Per questo abbiamo chiesto la massima condivisione». Ed il sostegno c'è stato come dimostrato dalla presenza di sindacati, lavoratori portuali e politica cittadina. Intanto il sit-in si trasformerà in sciopero per le giornate di oggi e domani: i 16 lavoratori, attualmente in cassa integrazione, sono stati richiamati al lavoro dalla società per questi due giorni, per l'arrivo di due navi. «Una coincidenza hanno spiegato i sindacalisti ma noi proclameremo lo sciopero. È impensabile proseguire in questo modo. Quella della Gtc è la lotta di tutti i lavoratori portuali: le proveremo tutte per risolvere la vertenza». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Gtc: il sit-in al porto di Civitavecchia si trasforma in sciopero

CIVITAVECCHIA Si trasformerà in sciopero per le giornate di domani e venerdì il sit-in di protesta dei lavoratori di Gtc da questa mattina sotto Molo Vespucci. La tensione è alta, così come la preoccupazione per il futuro, con lo spettro dei licenziamenti dietro l'angolo. Sedici lavoratori, altamente specializzati, attualmente in cassa integrazione, con la società che li ha richiamati al lavoro proprio per domani e venerdì, in concomitanza con il sit-in, per l'arrivo di due navi. Una coincidenza hanno spiegato Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti proclameremo lo sciopero. È impensabile proseguire in questo modo. Pensavamo che finalmente si fosse trovato un accordo, tra Traiana e Compagnia portuale; poi, inspiegabilmente, è tutto saltato nel momento delle firme. Quella della Gtc è la lotta di tutti i lavoratori portuali, ed è per questo che abbiamo chiesto la massima condivisione e il sostegno. Solidarietà arrivata da più parti, dal mondo occupazionale (Minosse, Cilp, Cpc) sindacale (Ugl e Usb) e politico (Pd e M5S), con diversi rappresentanti presenti sotto Molo Vespucci. A parlare con i lavoratori è sceso poi in mattinata anche il presidente dell'Adsp Pino Musolino che ha invitato tutti alla responsabilità, in primis chi si è seduto al tavolo. Oggi ha aggiunto ci è arrivata una lettera da parte di Gtc inaccettabile. Cercheremo, come ci impone il nostro ruolo di garante, di far tornare le parti sedute al tavolo per trovare una soluzione che possa soddisfare le diverse esigenze; quella che si era aperta sembrava essere la strada giusta. Da parte nostra massimo impegno e disponibilità. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

A Civitavecchia un Polo di formazione per attività marittime, logistiche e turistiche

CIVITAVECCHIA Nel porto di Civitavecchia un Polo di formazione internazionale per le attività marittime, logistiche e turistiche. Tra i partner del progetto l'operatore terminalistico belga CFFT presente nel porto di Civitavecchia, specializzato nel settore Reefer, ma anche il nuovo proprietario della Piattaforma Logistica (Interporto) di Civitavecchia. Il core dell'offerta formativa partirà dal settore crocieristico, ambito preminente per lo scalo laziale, lasciando comunque aperta la possibilità di identificare altri percorsi formativi in risposta ai bisogni del territorio e incrociando le esigenze dei committenti. Il primo ambito di interesse quindi sarà proprio quello crocieristico, in vista della ripresa del settore, tutto il personale di bordo dovrà essere formato con percorsi di teoria e pratica alla luce dei nuovi protocolli adottati dalle compagnie a seguito dell'emergenza Covid. Siamo convinti ha specificato Steven Clerckx, Managing Director di Cfft che questo progetto, unico nel suo genere nel panorama non solo italiano, ma anche internazionale, costituirà un valore aggiunto a beneficio di tutto il territorio di Civitavecchia, offrendo al Porto di Roma una ulteriore posizione di rilievo nello scenario della portualità grazie alla possibilità di garantire il vantaggio di una offerta rivolta ad una ampia gamma di professionalità e concentrata in un solo sito strategico, fruibile da tutti i membri dell'equipaggio per training rapidi, ma essenziali, il cui svolgimento a bordo è impossibile, durante lo scalo della nave nel porto di Civitavecchia. L'idea- ha aggiunto Clerckx è nata nell'ambito delle attività dell'ufficio di promozione e marketing dell'Adsp ed ha trovato immediatamente interesse e condivisione da parte nostra a livello locale e di professionisti che già operano nel campo della formazione, che senza dubbio costituiscono la forza principale del progetto stesso. Il progetto conclude il Managing Director di Cfft nelle prossime settimane sarà presentato ufficialmente al presidente dell'Adsp Pino Musolino, e al sindaco di Civitavecchia Ernesto Tedesco ai quali è già stato illustrato nelle sue linee generali, mostrando grande interesse e piena consapevolezza dell'importanza della formazione per le attività marittime e della logistica. Siamo infatti convinti che il polo formativo possa costituire un ulteriore fattore di attrattività per il porto e il territorio stesso



Prelievo dei rifiuti dalle navi, «indaga» l' Anac

Esposto dell' avvocato Tozzi (Assoutenti): per l' affidamento del servizio manca una gara pubblica

F. G.

napoli L' Anac, l' **Autorità** nazionale anticorruzione, indaga sulla procedura di prelievo dei rifiuti a bordo delle navi che sostano nei porti di Napoli e di Salerno, quelli che sono gestiti dall' **Autorità portuale** del Tirreno centrale. Ha aperto un fascicolo dopo un esposto inviato il 14 ottobre 2020 dall' avvocato Luca Tozzi, in rappresentanza dell' associazione Assoutenti Campania perché - informa l' Anac - «sussistono i margini per più approfonditi accertamenti istruttori».

In altri termini, secondo l' **autorità** anticorruzione, le osservazioni di Assoutenti appaiono tutt' altro che infondate e sono tali da meritare valutazioni ed indagini accurate. La segnalazione verte sulla mancata indizione di una procedura ad evidenza pubblica, una gara, per l' affidamento del servizio di trasporto e smaltimento dei rifiuti delle navi. «Ancora oggi - spiega Tozzi - il sistema funziona così. C' è una lista di imprese accreditate sulla base di determinati requisiti e tra esse l' armatore individua, chiama e remunera quella che dovrà svolgere il prelievo dei rifiuti a bordo. In sostanza, nell' ambito di un ristretto novero di soggetti, si procede per chiamata diretta». E' un meccanismo - secondo Assoutenti Campania - deficitario da almeno due punti di vista. Non garantisce la libera concorrenza e, quel che forse più importa, presenta criticità anche sotto il profilo della trasparente gestione dei rifiuti.

«Una gara ad evidenza pubblica - argomenta l' avvocato - permetterebbe di fissare chiaramente i parametri del servizio, le procedure da adottare e consentirebbe anche di stimare precisamente i quantitativi da trattare». In sostanza, secondo Assoutenti, se si mettesse a bando il prelievo dei rifiuti delle navi ci sarebbe un guadagno netto anche dal punto di vista ambientale e della salute del mare. «L' ultimo tentativo di procedere con un bando pubblico da parte dell' **Autorità portuale** - ricorda Tozzi nell' esposto inviato all' Anac - fu effettuato nel 2012. Su una vicenda simile, la mancata messa a gara del prelievo dei rifiuti delle navi, l' Anac si è già espressa alcuni anni fa in relazione al porto di Fiumicino. Ha stabilito in quel caso specifico che era illegittima la procedura adottata, che si sarebbe dovuto procedere con un bando». Non è solo l' Anac, peraltro, ad occuparsi del caso. Assoutenti Campania, infatti, ha sollecitato anche un intervento da parte dell' **autorità** garante della concorrenza.



Rifiuti delle navi smaltiti nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare: indaga l'Anticorruzione

Pierluigi Frattasi

L' Autorità Anticorruzione (Anac) indaga sulla raccolta dei rifiuti nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare, che sono di competenza dell' Autorità Portuale di Napoli Adsp del Mar Tirreno Centrale . L' Autorità Nazionale Anticorruzione ha aperto un fascicolo per fare luce sull' affidamento dei servizi relativi alla raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, il trasporto, lo stoccaggio e il recupero e smaltimento dei rifiuti in impianti autorizzati o presso impianti di trattamento o termodistruzione. L' indagine dell' Authority parte su su segnalazione di Assoutenti Campania , l' Associazione Nazionale Utenti di servizi pubblici Campania, presieduta da Roberto Capasso , assistita dall' avvocato Luca Tozzi .Assoutenti lo scorso anno aveva chiesto all' Anac di verificare la chiamata diretta alle imprese per il servizio di smaltimento dei rifiuti delle navi, nello scalo partenopeo, senza fare quindi le gare, a partire dal 2012. A seguito della segnalazione dell' associazione, l' Anac oggi ha aperto il fascicolo e avviato il procedimento di vigilanza . Dopo aver chiesto chiarimenti all' Autorità Portuale di Napoli, infatti, l' Anac ha ritenuto che ci fosse "la sussistenza di margini per più approfonditi accertamenti istruttori, l' Ufficio ha avviato in data odierna il procedimento di vigilanza sull' esercizio dell' attività di vigilanza in materia di contratti pubblici". L' indagine è volta a chiarire, quindi, se siano state rispettate tutte le regole per gli affidamenti dei servizi relativi alla raccolta dei rifiuti delle navi e se questi poi siano stati svolti correttamente, come prescrivono le normative.



Il Mattino

Napoli

Nisida, sicurezza a rischio da giugno l' isola pedonale

LA SVOLTA Antonino Pane Stop automezzi privati a Nisida.

Un' ordinanza firmata da Andrea Annunziata, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale, vieta il transito agli autoveicoli privati, a partire dal primo giugno, nel tratto di via Nisida che ricade nel demanio marittimo. Una decisione frutto del coordinamento voluto dal Prefetto e che ha messo insieme l' Adsp e il Comune di Napoli. In pratica sarà consentito l' accesso ai soli veicoli autorizzati diretti alle aree demaniali in concessione o nella disponibilità di amministrazioni pubbliche come l' Istituto penale per minorenni il comando logistico della Marina Militare, il reparto tecnico di supporto della Guardia Di Finanza.

LA SCELTA «Il nostro provvedimento - spiega il presidente Annunziata - si affianca ad altri adottati da altri enti territoriali in modo che il primo tratto di via Nisida diventi isola pedonale. La decisione è frutto di un protocollo di intesa voluto dal Prefetto e sollecitato dalle **Autorità** militari che operano a Nisida. Il varco sarà dotato di un dispositivo telematico in modo da scoraggiare eventuali abusi sanzionare e sanzionare chi non rispetterà lo stop». L' ordinanza di Annunziata, dunque, fa seguito ad una intesa tra **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale e Comune di Napoli. L' adozione di misure restrittive al traffico veicolare verso Nisida risponde anche a precise richieste delle **Autorità** Militari che operano sul territorio finalizzate a garantire la massima sicurezza. Per troppi anni si è andati avanti, infatti, con divieti puntualmente non rispettati che sono stati un pericolo anche per traffico pedonale, molto intenso d' estate, di quanti operano sul territorio o vi trascorrono il tempo libero. Non è un caso, infatti, che il protocollo d' intesa che sottende tutti i provvedimenti che dovranno istituire l' isola pedonale, è frutto di una cooperazione tra la Prefettura di Napoli, Il Comune e l' Adsp del mare Tirreno centrale.

Una cooperazione finalizzata a garantire - come indicato il prefetto Marco Valentini - un perfetto coordinamento tra tutti gli Enti che hanno competenze territoriali sull' Istmo.

LA RIUNIONE «Le amministrazioni riunite dal Prefetto - ha aggiunto Annunziata - sono intenzionate ad una azione mirata all' attività di prevenzione e di accertamento di eventuali responsabilità per garantire la massima sicurezza anche per quanto riguarda la fruibilità della zona. E in questa ottica il coordinamento mira a superare qualsiasi ostacolo che si frappone all' attività di vari enti territoriali». L' ordinanza evidenzia anche il fatto che il varco per il controllo degli accessi, dovrà essere sistemato in un' area che ricade sotto la competenza del Comune di Napoli. Ed il rilascio di permessi annuali o occasionali sarà a carico del Comune di Napoli. Nella stessa ordinanza si conferma anche il divieto di sosta permanente con rimozione coatta lungo tutto il tratto di via Nisida che ricade nel demanio marittimo. Non manca, naturalmente, il richiamo al fatto che gli eventuali contravventori dovranno rispondere in sede civile per danni alle persone e alle cose; inoltre saranno anche ritenuti responsabili della violazione dell' articolo 1174 del codice della navigazione che punisce con una sanzione amministrativa da 51 a 309 euro chi non osserva un provvedimento dell' **Autorità** che regola la circolazione nell' ambito del demanio marittimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stylo 24

Napoli

Annunziata fissa 4 punti per il rilancio del porto di Napoli

Quattro i punti fissati per il rilancio del porto di Napoli. Il piano di lavoro è stato descritto nelle scorse ore, via webinar, nel corso di un incontro organizzato da Propeller Club Port of Naples. Andrea Annunziata, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centrale (che oltre allo scalo di Napoli, comprende anche quelli di Salerno e di Castellammare di Stabia) ha illustrato i quattro punti: burocratizzazione; semplificazione; sicurezza; rispetto per l' ambiente. Per il rilancio del porto di Napoli, Annunziata annuncia pure che si potrebbe ripartire, entro breve, dal Molo Beverello. Se tutto dovesse andare come programmato, i lavori inizieranno a fine mese, per terminare tra un anno e mezzo, massimo due anni. Riproduzione Riservata.



Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: Patroni Griffi Presidente

Redazione

Roma. Il Ministro Giovannini, nell' indicare il Prof Patroni Griffi alla guida dell' AdSPMAM, per altri quattro anni, conferma il lavoro portato avanti da questi nel ri-marittimizzare il **sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale**. I porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli hanno visto una svolta nell' essere considerati alla pari di altri porti dell' **Adriatico** e del Mediterraneo dal Ministero delle Infrastrutture. Basta leggere il Piano triennale delle opere per comprendere come questi porti possono aspirare a un mercato dei trasporti marittimi non indifferente; per alcuni si tratta di riconferme delle funzioni di valori evidenziati in questi anni; per altri si tratta di conquiste di nuove posizioni nell' orizzonte mediterraneo. Orizzonte del mercato economico/marittimo/**portuale** che sta subendo una trasformazione epocale: dalla transizione energetica, ecologica, digitale ad una innovazione continua nell' automazione navale e dei servizi marittimi. Progetti di nuova infrastrutturazione **portuale** in alcuni porti del **sistema** e progetti finanziati in altri parlano di un futuro 'prossimo' che sicuramente riuscirà a declinare uno sviluppo sostenibile secondo le linee strategiche del Ministro Enrico Giovannini e mutate da una vision - pragmatica - di **sistema portuale** portata avanti dal Presidente dell' AdSPMAM, Prof. Ugo Patroni Griffi. Quattro anni per far comprendere al cluster marittimo/**portuale** del **Sistema** e delle città-porto relative che concepire, progettare e realizzare un' infrastruttura, oltre a servire il traffico dei flussi merceologici e/o passeggeri, è parte integrante e non è mai estranea allo sviluppo di un territorio. Una crescita **portuale** implica sicuramente una crescita delle comunità interessate a quel **sistema** dei porti; un porto non è solo asset funzionale ad un mercato, ma è anche trasformazione culturale e sociale. Brindisi è stato un esempio per millenni e la sua storia lo dimostra; quando si è verificato il contrario, soprattutto in questi ultimi venti anni, (numerosi presidenti di AP che non finivano il loro mandato, commissari - difficoltà burocratiche tra Porto, ASI e Comune) decretando lo 'stallo' delle attività portuali, la Città di Brindisi, la Provincia, il Salento e la Regione hanno subito negatività nello sviluppo perdendo traffici marittimi importanti. Sindaci e presidenti di regione per ottenere qualche 'consenso' politico per anni hanno affermato il 'no ideologico'; ma dopo il no pronunciato, rimane nella città e nella regione (effetto Nimby) il vuoto sociale, occupazionale ed altri disagi. Dopo quattro anni di AdSPMAM, la dimensione sistemica si è fatta strada, e non voglio elencare le tappe realizzate che non sono poche; si spera, in futuro, che la promozione di tale azione possa coinvolgere i territori portuali e non in modo serio e continuativo. Che possa tornare il dialogo 'costruttivo', senza espropri alla politica, senza delegittimare tutto e tutti, senza disprezzo delle competenze deridendo tutto e tutti (senza titolo e titoli), traguardando quella vision di futuro **portuale** già tracciato. Il nostro augurio di buon lavoro al Prof. Ugo Patroni Griffi, consapevole del lavoro che gli spetta, a portare a buon fine tutti i progetti, quelli in corso e quelli del futuro prossimo, da parte della redazione de IL NAUTILUS.



COSTA MORENA PROGETTO «DOCK -BI»

Parcheggio tir e autoveicoli c'è l'intesa per azioni infrastrutturali strategiche

Parcheggio per tir e autoveicoli a Costa Morena, infrastrutturazione e risistemazione in dirittura d' arrivo.

E' stato, infatti, sottoscritto ieri mattina dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, dal sindaco, Riccardo Rossi, e dal presidente del Consorzio Asi, Vittorio Rina, il protocollo d' intesa che prevede la cessione, a titolo definitivo, di un terreno di circa 7.600 mq al Consorzio Asi, ubicato a Costa Morena, per un importo di 283 mila euro. A seguito di tale acquisizione, l' Asi si impegna a stipulare con l' Adsp un preliminare di compravendita dell' area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà Asi, in prossimità dei varchi di accesso in porto, per circa 1.121.000 di euro.

In tutto, dunque, l' Ente **portuale** acquisisce aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila mq.

Si tratta, come detto, degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, subito fuori dal varco **portuale** di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio Asi e in parte minore del Comune; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio". Subito dopo l' acquisizione, l' Asi infrastrutturerà le aree, mentre l' Adsp provvederà a organizzarle perché siano fruibili e sicure per passeggeri, mezzi e mezzi pesanti in attesa di imbarco.

«L' iniziativa - spiega una nota - rientra nell' ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Dock -BI- "Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa", finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V -A Grecia -Italia 2014-2020, di cui il Consorzio Asi è capofila e che coinvolge, partner italiani (Adsp e Comune di Brindisi) e greci (**Autorità Portuale** di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa), con il fine di ammodernare il **sistema portuale** di Brindisi e Igoumenitsa, potenziandolo con azioni infrastrutturali strategiche e con ricadute positive per il trasporto marittimo e l' accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti».

«Per essere competitivi e migliorare il nostro appeal dobbiamo rinforzare significativamente l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen - ha detto Patroni Griffi -.

Oltre a rendere i controlli più spediti e sicuri, agevolando il lavoro delle forze dell' ordine, offriremo a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un **sistema** di accoglienza decoroso, dotando la città di un' area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti. Vogliamo portare a Brindisi il **sistema** orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d' imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina. E' un modello - conclude il presidente - che abbiamo già sperimentato con successo a Bari».

«La stipula del protocollo rappresenta il primo importante passo per la realizzazione del progetto "Dock -Bi" e rende evidente i benefici che la sinergia e la comunità d' intenti tra Enti può far ricadere sul territorio - ha aggiunto Rina- Auspicio una collaborazione sempre più ampia tra gli Enti in favore della realizzazione dei grandi progetti che



interessano il porto».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

«Con la sottoscrizione del protocollo si conclude la fase propedeutica alla realizzazione delle opere finanziate dal Programma Interreg, progetto Dock BI - ha affermato l' assessore al ramo Elena Tiziana Brigante -. Finalmente provvederemo alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro porto più attrattivo e accessibile».

Secondo step per l' Ente sarà l' acquisto del contiguo terminal privato.

La trattativa di acquisto è definita. La struttura diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito.

[r. b.]

Porto, varchi più sicuri patto con Asi e Comune

Doppia cessione di un' area per rendere gli spazi di imbarco comodi per i mezzi. Acquisiti così terreni per una superficie complessiva di oltre 34 mila metri quadri

Francesco TRINCHERA Un accordo a tre tra **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Comune e Consorzio Asi per disegnare un nuovo modello di accoglienza dei passeggeri nello scalo. Una nota dell' ente **portuale**, infatti, ha annunciato la sottoscrizione di un protocollo tra il suo presidente Ugo Patroni Griffi, il sindaco Riccardo Rossi, e il presidente dell' Asi Vittorio Rina prevedendo la cessione, a titolo definitivo ed entro la data del 30 maggio prossimo, di un terreno comunale- di circa 7 mila e 600 metri quadri- al Consorzio Asi di Brindisi, nella zona di Costa Morena.

L' importo è di circa 283 mila euro. Il Consorzio si impegnerà poi a stipulare con l' **Autorità** di **Sistema portuale** un preliminare di compravendita dell' area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà Asi, presso i varchi di accesso in porto, per un valore di circa 1 milione e 121 mila euro. L' Authority, perciò, acquisterebbe aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila metri quadri, che sono spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco immediatamente fuori dal varco **portuale** di Costa morena traghetti, inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione aree di sosta e parcheggio. L' accordo prevede che dopo l' acquisizione, il Consorzio infrastrutturerà le aree, mentre l' Adspmam le organizzerà per permetterne la fruizione.

Il protocollo rientra nel progetto, finanziato per 2 milioni e 785 mila euro con il programma dell' Unione europea Interreg Grecia-Italia 2014-2020, dal nome Dock-Bi, ovvero Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa (sviluppo di connessioni tra i porti chiave di Brindisi ed Igoumenitsa).

Capofila è il Consorzio Asi è capofila, a cui si aggiungono l' **Autorità portuale** ed il Comune per la parte italiana e gli stessi enti ad Igoumenitsa per la parte greca. Più in generale Dock Bi rientra nell' Asse Prioritario 3 (**Sistema sostenibile dei trasporti**) e, nel suo complesso, vuole ammodernare il **sistema portuale** di Brindisi e di Igoumenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche.

Per Patroni Griffi sul piano della competitività il territorio deve «rinforzare significativamente l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen». Il presidente dell' ente **portuale** ritiene che si potrà offrire «a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un **sistema** di accoglienza decoroso, dotando la città di un' area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti». L' intenzione è anche quella di portare in città «il **sistema** orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d' imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina», ricalcando quanto già fatto a Bari. Secondo Rina il protocollo rappresenta un passo importante per la realizzazione del Dock Bi «e rende evidente i benefici che la sinergia e la comunità d' intenti tra Enti può far ricadere sul territorio».

Da parte del Comune, per l' assessore con delega a Porto e Retroporto Tiziana Brigante con la firma si conclude «la fase propedeutica alla realizzazione delle opere» del Dock-Bi aggiungendo che con la



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

collaborazione degli enti coinvolti si potrà provvedere «alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro porto più attrattivo e accessibile». In conclusione, l'ente portuale spiega che il secondo step sarà l'acquisto del terminal privato a ridosso delle aree parcheggio e fuori del varco portuale di Costa morena traghetti (trattativa che sarebbe già definita), per farlo diventare «un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto: nuova accoglienza per passeggeri e mezzi, siglato il protocollo

BRINDISI - Questa mattina, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, e il presidente dell' Asi, Vittorio Rina, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa che prevede la cessione, a titolo definitivo ed entro la data del prossimo 30 maggio 2021, di un terreno comunale di circa 7.600 metri quadrati Consorzio Asi di Brindisi, ubicato a Costa Morena, per un importo di circa 283 mila euro. Attraverso il documento, inoltre, a seguito di tale acquisizione, l' Asi si impegna a stipulare con l' **Autorità di Sistema portuale** un preliminare di compravendita dell' area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà Asi, proprio in prossimità dei varchi di accesso in porto, per circa 1,121 milione di euro. L' ente **portuale**, pertanto, acquisisce complessivamente aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila metri quadri. Si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco **portuale** di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio Asi e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio". Subito dopo l' acquisizione, l' Asi infrastrutturerà le aree, mentre l' Adsp Mam provvederà ad organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. L' iniziativa rientra nell' ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera Dock-Bi- "Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa", finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, di cui il Consorzio Asi Brindisi è capofila e che coinvolge, partner italiani, **Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale** e Comune di Brindisi, e greci, **Autorità Portuale** di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa. Dock-Bi, finanziato nell' ambito dell' Asse Prioritario 3 (**Sistema** sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che ha l' obiettivo di ammodernare il **sistema portuale** di Brindisi e di Igoumenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l' accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti. "Per essere competitivi e migliorare il nostro appeal dobbiamo rinforzare significativamente l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen- commenta il presidente **Patroni Griffi**. Oltre a rendere i controlli più spediti e sicuri, agevolando notevolmente il lavoro delle forze dell' ordine, offriremo a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un **sistema** di accoglienza decoroso, dotando la città di un' area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti. Vogliamo portare a Brindisi il **sistema** orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d' imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina. Si tratta- conclude il Presidente- di un modello che abbiamo già sperimentato con successo a Bari". "La stipula del Protocollo d' Intesa tra Comune di Brindisi, Consorzio Asi e Adspmam rappresenta il primo importante passo per la realizzazione del progetto "Dock-Bi" e rende evidente i benefici che la sinergia e la comunità d' intenti tra Enti può far ricadere sul territorio- commenta il presidente dell' Asi, Vittorio Rina-. Nel ringraziare il presidente **Ugo Patroni Griffi** e il sindaco Riccardo Rossi per l' impegno profuso,



Brindisi Report

Brindisi

auspicio una collaborazione sempre più ampia tra gli Enti in favore della realizzazione dei grandi progetti che interessano il porto e la città di Brindisi ". "Con la sottoscrizione del protocollo d' intesa tra Asi, Adspmam e Comune di Brindisi si conclude la fase propedeutica alla realizzazione delle opere finanziate dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, progetto Dock BI- commenta Elena Tiziana Brigante, assessore comunale con delega al Porto e Retroportualità. Finalmente e con la cooperazione da parte di tutti, provvederemo alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro Porto più attrattivo e accessibile. Andiamo avanti così!"Secondo step per l' ente sarà l' acquisto del terminal privato, situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di "Costa morena traghetti". La trattativa di acquisto è di fatto definita. La struttura, nelle intenzioni dell' Adspmam, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: sottoscritto un protocollo d' intesa tra AdSPMAM, Comune di Brindisi e ASI per la doppia cessione di un terreno comunale all' ASI e di aree di proprietà ASI all' Ente portuale

Redazione

Obiettivo, rendere gli spazi fruibili e sicuri per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, e il presidente dell'ASI, Vittorio Rina, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che prevede la cessione, a titolo definitivo ed entro la data del prossimo 30 maggio 2021, di un terreno comunale- di circa 7.600 mq- al Consorzio ASI di Brindisi, ubicato a Costa Morena, per un importo di circa 283 mila euro. Attraverso il documento, inoltre, a seguito di tale acquisizione, l'ASI si impegna a stipulare con l'Autorità di Sistema portuale un preliminare di compravendita dell'area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà ASI, proprio in prossimità dei varchi di accesso in porto, per circa 1.121 milione di euro. L'Ente portuale, pertanto, acquisisce complessivamente aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila mq.. Si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di Costa morena traghetti, di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione aree di sosta e parcheggio. Subito dopo l'acquisizione, l'ASI infrastrutterà le aree, mentre l'AdSP MAM provvederà ad organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera DOCK-BI- Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa, finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, di cui il Consorzio ASI Brindisi è capofila e che coinvolge, partner italiani, Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa. DOCK-BI, finanziato nell'ambito dell'Asse Prioritario 3 (Sistema sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che ha l'obiettivo di ammodernare il sistema portuale di Brindisi e di Igoumenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l'accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti. Per essere competitivi e migliorare il nostro appeal dobbiamo rinforzare significativamente l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen- commenta il presidente Patroni Griffi. Oltre a rendere i controlli più spediti e sicuri, agevolando notevolmente il lavoro delle forze dell'ordine, offriremo a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un sistema di accoglienza decoroso, dotando la città di un'area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti. Vogliamo portare a Brindisi il sistema orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d'imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina. Si tratta- conclude il Presidente- di un modello che abbiamo già sperimentato con successo a Bari. La stipula del Protocollo d'Intesa tra Comune di Brindisi, Consorzio Asi e



Adspmam rappresenta il primo importante passo per la realizzazione del progetto Dock-Bi e rende evidente i benefici che la sinergia e la comunità d'intenti tra Enti può far ricadere sul territorio- commenta il presidente dell'ASI, Vittorio Rina-. Nel ringraziare il presidente Ugo Patroni Griffi e il sindaco Riccardo Rossi per l'impegno profuso, auspico una collaborazione sempre più ampia tra gli Enti in favore della realizzazione



Il Nautilus

Brindisi

dei grandi progetti che interessano il porto e la città di Brindisi .Con la sottoscrizione del protocollo d'intesa tra ASI, AdSPMAM e Comune di Brindisi si conclude la fase propedeutica alla realizzazione delle opere finanziate dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, progetto Dock BI- commenta Elena Tiziana Brigante, assessore comunale con delega al Porto e Retroportualità. Finalmente e con la cooperazione da parte di tutti, provvederemo alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro Porto più attrattivo e accessibile. Andiamo avanti così!Secondo step per l'Ente sarà l'acquisto del terminal privato, situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di Costa morena traghetti. La trattativa di acquisto è di fatto definita. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi, doppia cessione per Consorzio ASI e area portuale

Il Comune trasferisce terreni al sito industriale, che a sua volta mette a disposizione nuovi spazi per lo scalo marittimo

Si amplia l' area portuale di Brindisi, attraverso il Consorzio ASI. Questa mattina, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, e il presidente dell' ASI, Vittorio Rina, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa che prevede la cessione al Consorzio, a titolo definitivo ed entro la data del prossimo 30 maggio, di un terreno comunale di circa 7.600 metri quadrati ubicato a Costa Morena, per un importo di circa 283 mila euro. Attraverso il documento, inoltre, a seguito di tale acquisizione, l' ASI si impegna a stipulare con l' Autorità di Sistema portuale un preliminare di compravendita dell' area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà ASI, proprio in prossimità dei varchi di accesso in porto, per circa 1.121 milione di euro. L' ente portuale, pertanto, acquisisce complessivamente aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila metri qadrati. Si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio". Subito dopo l' acquisizione, l' ASI infrastrutturerà le aree, mentre l' AdSP MAM provvederà ad organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. L' iniziativa rientra nell' ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera DOCK-BI- "Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa", finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, di cui il Consorzio ASI Brindisi è capofila e che coinvolge, partner italiani, Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa. DOCK-BI, finanziato nell' ambito dell' Asse Prioritario 3 (Sistema sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che ha l' obiettivo di ammodernare il sistema portuale di Brindisi e di Igoumenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l' accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti. "Per essere competitivi e migliorare il nostro appeal dobbiamo rinforzare significativamente l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen- commenta il presidente Patroni Griffi. Oltre a rendere i controlli più spediti e sicuri, agevolando notevolmente il lavoro delle forze dell' ordine, offriremo a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un sistema di accoglienza decoroso, dotando la città di un' area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti. Vogliamo portare a Brindisi il sistema orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d' imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina. Si tratta- conclude il Presidente- di un modello che abbiamo già sperimentato con successo a Bari". "La stipula del Protocollo d' Intesa tra Comune di Brindisi, Consorzio Asi e Adspmam rappresenta il primo importante passo per la realizzazione del progetto "Dock-Bi" e rende evidente i benefici che la sinergia e la





Informazioni Marittime

Brindisi

il presidente dell' ASI, Vittorio Rina-. Nel ringraziare il presidente **Ugo Patroni Griffi** e il sindaco Riccardo Rossi per l'impegno profuso, auspico una collaborazione sempre più ampia tra gli Enti in favore della realizzazione dei grandi progetti che interessano il porto e la città di Brindisi ". "Con la sottoscrizione del protocollo d'intesa tra ASI, AdSPMAM e Comune di Brindisi si conclude la fase propedeutica alla realizzazione delle opere finanziate dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, progetto Dock BI- commenta Elena Tiziana Brigante, assessore comunale con delega al Porto e Retroportualità. Finalmente e con la cooperazione da parte di tutti, provvederemo alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro Porto più attrattivo e accessibile. Andiamo avanti così!" Secondo step per l'ente sarà l'acquisto del terminal privato, situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco **portuale** di "Costa morena traghetti". La trattativa di acquisto è di fatto definita. La struttura, nelle intenzioni dell' AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

Nuovi spazi per imbarco da Brindisi

Redazione

BRINDISI Nuovi spazi per l'imbarco di passeggeri da Brindisi. Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, e il presidente dell'ASI, Vittorio Rina, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che prevede la cessione, a titolo definitivo ed entro la data del prossimo 30 Maggio 2021, di un terreno comunale- di circa 7.600 mq- al Consorzio ASI di Brindisi, ubicato a Costa Morena, per un importo di circa 283 mila euro. Attraverso il documento, inoltre, a seguito di tale acquisizione, l'ASI si impegna a stipulare con l'Autorità di Sistema portuale un preliminare di compravendita dell'area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà ASI, proprio in prossimità dei varchi di accesso in porto, per circa 1.121 milione di euro. L'Ente portuale, pertanto, acquisisce complessivamente aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila mq.. Si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di Costa morena traghetti, di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione aree di sosta e parcheggio. Subito dopo l'acquisizione, l'ASI infrastrutturerà le aree, mentre l'AdSP MAM provvederà ad organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera DOCK-BI- Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa, finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, di cui il Consorzio ASI Brindisi è capofila e che coinvolge, partner italiani, Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa. DOCK-BI, finanziato nell'ambito dell'Asse Prioritario 3 (Sistema sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che ha l'obiettivo di ammodernare il sistema portuale di Brindisi e di Igoumenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l'accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti. Per essere competitivi e migliorare il nostro appeal dobbiamo rinforzare significativamente l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen commenta il presidente Patroni Griffi. Oltre a rendere i controlli più spediti e sicuri, agevolando notevolmente il lavoro delle forze dell'ordine, offriremo a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un sistema di accoglienza decoroso, dotando la città di un'area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti. Vogliamo portare a Brindisi il sistema orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d'imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina. Si tratta- conclude il Presidente di un modello che abbiamo già sperimentato con successo a Bari. La stipula del Protocollo d'Intesa tra Comune di Brindisi, Consorzio Asi e Adspmam rappresenta il primo importante passo per la realizzazione del progetto Dock-Bi e rende evidente i benefici che la sinergia e la comunità d'intenti tra



Enti può far ricadere sul territorio commenta il presidente dell'ASI, Vittorio Rina-. Nel ringraziare il presidente Ugo Patroni Griffi e il sindaco Riccardo Rossi per l'impegno profuso, auspico una collaborazione sempre più ampia tra gli Enti in favore della realizzazione dei grandi progetti che interessano il porto e la città di Brindisi . Con la sottoscrizione del protocollo



Messaggero Marittimo

Brindisi

d'intesa tra ASI, AdSPMAM e Comune di Brindisi si conclude la fase propedeutica alla realizzazione delle opere finanziate dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, progetto Dock BI commenta Elena Tiziana Brigante, assessore comunale con delega al Porto e Retroportualità. Finalmente e con la cooperazione da parte di tutti, provvederemo alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro Porto più attrattivo e accessibile. Andiamo avanti così! Secondo step per l'Ente sarà l'acquisto del terminal privato, situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di Costa morena traghetti. La trattativa di acquisto è di fatto definita. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

Bari - Protocollo d' intesa tra AdSPMAM, Comune di Brindisi e ASI per la doppia cessione di un terreno comunale all' AS

21/04/2021 Porto di Brindisi: sottoscritto un protocollo d' intesa tra AdSPMAM, Comune di Brindisi e ASI per la doppia cessione di un terreno comunale all' ASI e di aree di proprietà ASI all' Ente portuale. Obiettivo, rendere gli spazi fruibili e sicuri per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Questa mattina, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, e il presidente dell' ASI, Vittorio Rina, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa che prevede la cessione, a titolo definitivo ed entro la data del prossimo 30 maggio 2021, di un terreno comunale- di circa 7.600 mq- al Consorzio ASI di Brindisi, ubicato a Costa Morena, per un importo di circa 283 mila euro. Attraverso il documento, inoltre, a seguito di tale acquisizione, l' ASI si impegna a stipulare con l'Autorità di **Sistema portuale** un preliminare di compravendita dell' area acquistata dal Comune e di altri terreni già di proprietà ASI, proprio in prossimità dei varchi di accesso in porto, per circa 1.121 milione di euro. L' Ente **portuale**, pertanto, acquisisce complessivamente aree per una superficie complessiva di oltre 34 mila mq.. Si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco **portuale** di Costa morena traghetti, di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione aree di sosta e parcheggio. Subito dopo l' acquisizione, l' ASI infrastrutturerà le aree, mentre l' AdSP MAM provvederà ad organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. L' iniziativa rientra nell' ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera DOCK-BI- Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igomuenitsa, finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, di cui il Consorzio ASI Brindisi è capofila e che coinvolge, partner italiani, **Autorità Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** e Comune di Brindisi, e greci, **Autorità Portuale** di Igomuenitsa e Comune di Igomuenitsa. DOCK-BI, finanziato nell'ambito dell'Asse Prioritario 3 (**Sistema** sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che ha l' obiettivo di ammodernare il **sistema portuale** di Brindisi e di Igomuenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l'accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti. "Per essere competitivi e migliorare il nostro appeal dobbiamo rinforzare significativamente l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen- commenta il presidente **Patroni Griffi**. Oltre a rendere i controlli più spediti e sicuri, agevolando notevolmente il lavoro delle forze dell' ordine, offriremo a chi arriva e a chi parte dal nostro porto un **sistema** di accoglienza decoroso, dotando la città di un' area parcheggio enorme, un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti. Vogliamo portare a Brindisi il **sistema** orbitale di stazioni passeggeri, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d' imbarco) siano separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sottobanchina. Si tratta- conclude il Presidente- di un modello che abbiamo già sperimentato con successo a Bari". La stipula del Protocollo d'Intesa tra Comune di Brindisi, Consorzio





Puglia Live

Brindisi

e rende evidente i benefici che la sinergia e la comunità d'intenti tra Enti può far ricadere sul territorio- commenta il presidente dell' ASI, Vittorio Rina-. Nel ringraziare il presidente **Ugo Patroni Griffi** e il sindaco Riccardo Rossi per l'impegno profuso, auspico una collaborazione sempre più ampia tra gli Enti in favore della realizzazione dei grandi progetti che interessano il porto e la città di Brindisi ". "Con la sottoscrizione del protocollo d'intesa tra ASI, AdSPMAM e Comune di Brindisi si conclude la fase propedeutica alla realizzazione delle opere finanziate dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, progetto Dock BI- commenta Elena Tiziana Brigante, assessore comunale con delega al Porto e Retroportualità. Finalmente e con la cooperazione da parte di tutti, provvederemo alla realizzazione delle opere infrastrutturali che renderanno il nostro Porto più attrattivo e accessibile. Andiamo avanti così!" Secondo step per l'Ente sarà l'acquisto del terminal privato, situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco **portuale** di Costa morena traghetti. La trattativa di acquisto è di fatto definita. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

Confronto su Ecosistema Taranto e webinar all'Urban transition center

Numerose le iniziative oggi in occasione dell' Earth day. Alle 10.30, in diretta streaming sulla pagina Facebook Ecosistema Taranto, sarà trasmesso un confronto a più voci dedicato alla Giornata Mondiale della Terra, evento che punta ad accrescere la sensibilità dell' opinione pubblica nei confronti della sostenibilità ambientale. L' evento online dell' amministrazione comunale, organizzato su indicazione del sindaco Rinaldo Melucci dalla consigliera comunale delegata ai rapporti con le istituzioni culturali terze, Carmen Galluzzo Motolese, vede la partecipazione di importanti realtà come l' Università degli Studi Aldo Moro, il Centro di Cultura per lo Sviluppo G. Lazzati, l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, la Camera di Commercio di Taranto e la Filcu Federazione Italiana Centri e Club Unesco, della quale fa parte il Club per l' Unesco di Taranto. I temi sui quali si confronteranno i relatori spazieranno dai fondali marini, con un focus sulla pinna nobilis alla fauna delle coste. L' introduzione e il coordinamento degli interventi sarà affidato a Vito Felice Uricchio, responsabile di Irsa-Cnr. Dopo i saluti del presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, del direttore del Dipartimento Jonico dell' Università degli Studi Aldo Moro Riccardo Pagano e del presidente della Rete Italiana LCA (Life Cycle Assessment) Bruno Notarnicola, si susseguiranno le relazioni del sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, del responsabile delle relazioni con regioni, comuni ed enti locali di Asvis Gianni Bottalico, del magnifico rettore dell' Università degli Studi Aldo Moro Stefano Bronzini, del presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio Sergio Prete, della presidente della Ficlù Teresa Gualtieri, del segretario generale della Camera di Commercio di Taranto Claudia Sanesi, del presidente del Centro di Cultura per lo Sviluppo G. Lazzati Domenico Amalfitano e degli assessori comunali Ubaldo Occhinegro e Paolo Castronovi.

Sempre per oggi, l' Urban Transition Center ha organizzato un webinar incentrato sulle azioni dell' amministrazione Melucci nell' ambito della programmazione strategica e della progettazione dei metodi ecosostenibili di mobilità. L' incontro mira a sensibilizzare l' intera cittadinanza alle tematiche sulle quali l' amministrazione sta puntando per compiere un' efficace e completa rivoluzione sociale ed una totale transizione ecologica, economica ed energetica verso un ecosistema urbano resiliente, accogliente e aperto ai cambiamenti, per aumentare la conoscenza e l' impatto positivo dei Sustainable Development Goals dell' Agenda 2030 Onu (in particolare dell' obiettivo 11) nelle vite di tutti.

Dopo i saluti del sindaco di Taranto Rinaldo Melucci e del direttore generale di Asset Puglia Elio Sannicandro, intervorrà l' ingegner Alessia Valenti, energy director Europe/Middle East/Africa della Johnson & Johnson.

Prenderà parte all' evento anche la professoressa Maria Casola, delegata della Terza Missione in qualità di docente del Dipartimento Jonico dell' Università degli Studi Aldo Moro, che relazionerà sui beni comuni quali risorse per lo sviluppo sostenibile. Si discuterà di Brt (Bus rapid transit) e di sistemi alternativi di mobilità (bike sharing, Ztl, idrovie) con Kyma Mobilità, tramite il presidente Giorgia Gira e l' ingegner Antonella Vizzarro. Per partecipare all' evento, previsto per le 17, sarà possibile collegarsi sulla piattaforma Webex tramite il seguente link: <https://comune-taranto.webex.com/comune-taranto-it/j.php?MTID=m0462a3b5b2172f6d140e187fd8990882> (numero riunione: 183 608 5040 - password: urbancenter). Il webinar sarà trasmesso anche in diretta streaming sulla pagina Facebook Ecosistema Taranto.





Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

GIOIA TAURO Il Ministero lo vuole alla guida dell' Autorità portuale

L' indicazione di Agostinelli piace ma manca l' ok della Regione

GIOIA TAURO - Trova l' adesione del Presidente del Consiglio Regionale, il forzista Gianni Arruzzolo l' indicazione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità di Andrea Agostinelli alla guida dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Gioia Tauro. Arruzzolo insiste affinché si velocizzi la ratifica della nomina. "All' ammiraglio Agostinelli - dice Arruzzolo il merito di aver lavorato in questi anni da Commissario in funzione dello sviluppo di un' infrastruttura strategica come quella del Porto di Gioia Tauro; dunque, l' indicazione del Ministro Giovannini è il riconoscimento allo sforzo di un management che ha ottenuto grandi risultati". Positivo anche il commento del Presidente di Confindustria Reggio Calabria, rosarnese come Arruzzolo Domenico Vecchio: "E' certamente positiva la notizia - dice Vecchio - che l' **autorità portuale** di Gioia Tauro si stia avviando finalmente, dopo sei anni di commissariamento, verso la Andrea Agostinelli stabilizzazione della governance. Auspicio che la Regione Calabria acceleri a questo punto sull' intesa necessaria per il via libera definitivo alla nomina, in grado di riportare all' ordinaria amministrazione un ente fondamentale per la gestione del porto. Su Gioia Tauro, che è stata opportunamente inserita nel Pnrr, si gioca la partita decisiva per il futuro del Mezzogiorno anche attraverso la zona economica speciale. Apprezzamento e soddisfazione per la designazione, da parte del Ministro delle Infrastrutture, di Andrea Agostinelli quale Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Gioia Tauro arriva anche dall' Associazione "Città degli Ulivi". «L' Ammiraglio Agostinelli raccoglie certamente i frutti di un impegno costante e fattivo, speso interamente alla ricerca di riscontri adeguati, capaci di cogliere pienamente i risultati che le potenzialità del Porto di Gioia Tauro possono esplicitare. La continuità nella gestione di un così importante polo di sviluppo porterà sicuramente conseguenze - aggiunge l' associazione dei sindaci - positive, consentendo di puntare a riconfermare gli alti livelli già raggiunti dalle attività portuali». Ancora nessuna reazione è giunta da parte di altri partiti di governo regionale come la Lega che esprime il presidente f.f. Nino Spirli e che è guidata in Calabria da Gianfranco Saccomanno, in passato non troppo tenero nei confronti di Agostinelli o come Fratelli d' Italia. Silenzio anche dai partiti di opposizione come il Pd. Per definire la pratica la normativa prevede che dopo l' indicazione del Ministro arrivi adesso l' intesa con la Regione Calabria. E a questo punto è chiaro che si aspetta di capire quale posizione assumerà Spirli dopo l' endorsement di Forza Italia su Agostinelli, a dir la verità non nuova visto che già lo scorso anno esponenti forzisti avevano invocato la nomina di Agostinelli. Che farà Spirli? Convocherà una riunione di maggioranza per delineare una posizione comune o attenderà altri momenti per esprimersi. Quel che è certo è che sentirà anche il suo coordinatore regionale Saccomanno che sulla vicenda in passato aveva già assunto posizioni ben precise. E poi un altro interrogativo emerge nella politica calabrese sul porto di Gioia Tauro: può un presidente f.f. firmare un' intesa con il Mit a pochi mesi dalle prossime elezioni regionali?



Il livornese Agostinelli conquista Gioia Tauro Proposto dal ministro come presidente

Il contrammiraglio è molto apprezzato nell' ambiente marittimo e portuale

LIVORNO Il contrammiraglio Andrea Agostinelli, da oltre un lustro commissario governativo del porto di Gioia Tauro, è stato proposto dal ministro delle Infrastrutture e sviluppo sostenibile come presidente della stessa **Autorità di sistema**. La designazione deve adesso passare attraverso una serie di filtri politico-burocratici ma il cui esito sembra scontato: il parere delle commissioni parlamentari di Camera e Senato e della Regione Calabria, la quale si era peraltro già espressa sollecitando la nomina di Agostinelli.

Livornese di una nota famiglia locale, Andrea Agostinelli dopo aver frequentato l' Accademia Navale ha operato nell' ambito del corpo delle Capitanerie di porto lavorando sia al ministero con incarichi internazionali, sia al comando di alcuni porti, tra i quali quelli di Salerno e Reggio Calabria.

Nel 2015 è stato nominato come commissario straordinario dell' **autorità** portuale di Gioia Tauro, primo scalo italiano di transhipment, e a quel tempo in gestione straordinaria per problematiche relative alla gestione del grande terminal contenitori. Grazie al suo impegno, peraltro riconosciuto sia a livello ministeriale che nell' ambito delle compagnie armatrici "clienti" dello scalo, si sono maturate le condizioni per superare la fase delle incertezze operative e si è arrivati all' ingresso in forze nel terminal del colosso armatoriale italo-svizzero Mediterranean Shipping Company (MSC) della galassia Aponte. Oggi Gioia Tauro è riconosciuto come unico porto container italiano tra i primi in Europa, registra importanti crescite di lavoro anche in piena crisi pandemica e continua a investire sia sulle banchine, sia sui collegamenti ferroviari e superstrada veloci nel quadro delle reti europee TEN-T. Tra le più recenti iniziative, quella di acquistare un grande bacino di carenaggio- probabilmente prefabbricato e galleggiante- con il progetto di avviare anche un comparto di manutenzione e trattamento delle carene per le grandi navi container.

La prossima formalizzazione a presidente dell' AdSP di Gioia Tauro chiude un periodo di commissariamento record per durata ma anche per risultati: nell' ambito del quale sono state adottate anche iniziative significative contro le infiltrazioni della malavita organizzata.



Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, Vecchio (Confindustria Reggio Calabria): "Bene designazione Agostinelli"

redazione

"E' certamente positiva la notizia che l' **autorità portuale** di **Gioia Tauro** si stia avviando finalmente, dopo sei anni di commissariamento, verso la stabilizzazione della governance. Congratulazioni all' ammiraglio Andrea Agostinelli, designato dal Mit alla guida dell' ente". Il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, esprime "soddisfazione per un passaggio amministrativo che nel corso degli anni aveva assunto i connotati di una vera e propria tela di Penelope, fatta e disfatta quotidianamente. Auspico che la Regione Calabria acceleri a questo punto sull' intesa necessaria per il via libera definitivo alla nomina, in grado di riportare all' ordinaria amministrazione un ente fondamentale per la gestione del porto. Su **Gioia Tauro**, che è stata opportunamente inserita nel Pnrr, si gioca la partita decisiva per il futuro del Mezzogiorno anche attraverso la zona economica speciale. Sono certo - conclude Vecchio - che questo ulteriore tassello messo al proprio posto rafforzerà le prospettive di sviluppo dell' attività **portuale**, oggi tornata ad alti livelli grazie all' impegno del terminalista Til-Msc".



Autorità portuale di Gioia Tauro, Agostinelli indicato presidente dal Ministero

La decisione del ministro Giovannini. Ora si attende l'ok del governatore ff Spirli. La soddisfazione del deputato Cannizzaro

Il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** è stato indicato presidente dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. Dopo un tira e molla andato avanti per diversi mesi e le indiscrezioni che volevano Alberto Chiovelli quale futuro presidente dell' Ente, ora arriva la mossa del ministro Giovannini. Ora manca solo un ultimo step: entro 30 giorni il governatore ff della Regione Calabria, Nino Spirli, dovrà esprimere il proprio parere al fine di perfezionare l' intesa prevista dalla legge. Un passaggio che appare abbastanza formale, sebbene l' attuale presidente della Regione ci abbia ormai abituato a scelte tutt' altro che scontate. Di certo, la designazione del ministro Giovannini appare un importante riconoscimento nei riguardi di **Agostinelli**. Il commissario, infatti, negli ultimi anni, ha dovuto affrontare alcune fra le più difficili sfide per la comunità **portuale**, come il periodo di forti licenziamenti da parte di Mct, che portò alla costituzione di un'agenzia **portuale** finalizzata alla ricollocazione dei lavoratori. Poi l'intesa con Msc, la fuoriuscita di Contship e l'ingresso di Aponte quale unico armatore nel settore del transhipment, con il contestuale riassorbimento del personale, anche in virtù delle cause vinte dai lavoratori davanti al giudice del lavoro. Insomma, una situazione che da drammatica è divenuta molto interessante, con investimenti ingenti dell'armatore ed anche dell'**autorità portuale** che ha messo a disposizione l'acquisto di nuove tecnologie e la realizzazione di opere importanti per migliorare e rendere ancora più sicuro il traffico navale nello scalo gioiese, con un corrispondente incremento di volumi di container giunti da ogni parte del mondo. Una sfida vinta anche nell'epoca pandemica, con un porto che non si è mai fermato ed ha rappresentato un baluardo, anche quando tutte le altre attività erano bloccate da decreti e zone rosse. Le altre nomine 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). Cannizzaro: «La nomina dà continuità al progetto di rilancio del Porto» «Le mie più sincere congratulazioni all'Ammiraglio **Andrea Agostinelli**, indicato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Enrico Giovannini come figura più consono a ricoprire il delicato incarico di Presidente dell'**Autorità** di Sistema **portuale** di **Gioia Tauro**». È così che il deputato Francesco Cannizzaro saluta la conferma di **Andrea Agostinelli** al vertice dell'**Autorità**. Come previsto dalla legge, adesso il Presidente ff della Regione avrà 30 giorni per confermare l'indicazione del Ministro sul nominativo proposto. «Sono certo sarà una mera formalità sostiene il deputato reggino dando continuità ai progetti di rilancio dell'area della Piana e confermando così quell'intesa già avviata da anni sull'asse Porto - Regione - Ministero. «Un rapporto di fiducia basato su dati incoraggianti registrati negli ultimi anni a **Gioia Tauro**. Un porto in netta crescita ma su cui c'è ancora molto ancora da lavorare per far sì che possa esprimere al meglio tutte le potenzialità dell'infrastruttura, già tra le più considerate nel panorama europeo. «Insieme al supporto del Ministro

Autorità portuale di Gioia Tauro, Agostinelli indicato presidente dal Ministero

La decisione del ministro Giovannini. Ora si attende l'ok del governatore ff Spirli. La soddisfazione del deputato Cannizzaro

3 aprile 2021 - 11:17

Il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** è stato indicato presidente dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro** dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, **Enrico Giovannini**.

Dopo un tira e molla andato avanti per diversi mesi e le indiscrezioni che volevano **Alberto Chiovelli** quale futuro presidente dell'Ente, ora arriva la mossa del ministro **Giovannini**. Ora manca solo un ultimo step: entro 30 giorni il governatore ff della Regione Calabria, **Nino Spirli**, dovrà esprimere il proprio parere al fine di perfezionare l'intesa prevista dalla legge. Un passaggio che appare abbastanza formale, sebbene l'attuale presidente ff della Regione ci abbia ormai abituato a scelte tutt'altro che scontate.

Di certo, la designazione del ministro **Giovannini** appare un importante riconoscimento nei riguardi di **Agostinelli**. Il commissario, infatti, negli ultimi anni, ha dovuto affrontare alcune fra le più difficili sfide per la comunità **portuale**, come il periodo di forti licenziamenti da parte di **Mct**, che portò alla costituzione di un'agenzia **portuale** finalizzata alla ricollocazione dei lavoratori. Poi l'intesa con **Msc**, la fuoriuscita di **Contship** e l'ingresso di **Aponte** quale unico armatore nel settore del transhipment, con il contestuale riassorbimento del personale, anche in virtù delle cause vinte dai lavoratori davanti al giudice del lavoro. Insomma, una situazione che da drammatica è divenuta molto interessante, con investimenti ingenti dell'armatore ed anche dell'**autorità portuale** che ha messo a

12:16 - **Gotha**, l'ex sottosegretario Valantino non risponde ai gsm: è indagato in altro procedimento

11:57 - **Serie C**, un duro esame in Campagna per un'elezione ancora in svenimento

11:17 - **Serie C**, iludito sportivo: ecco le presunte partite truccate della squadra calabrese

11:34 - **Covid**, a Crotone i carcerati positivi da trattenere con antiscarpi monofunzionali

11:17 - **Autorità portuali** di **Gioia Tauro**, **Agostinelli** indicato presidente dal Ministero



LaC News 24

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

per il Sud e la Coesione territoriale Mara Carfagna verranno colmati i gap che separano il Porto della fascia tirrenica calabrese da tutti gli altri d'Europa più competitivi ne è certo il parlamentare forzista, che oltre alla fiducia nei confronti dell'Ufficiale della Guardia Costiera intende rinnovare anche lo spirito di collaborazione quella sinergia che ci ha visti più volte fianco a fianco a combattere per questa Terra».

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Agostinelli Presidente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro? Il plauso del Presidente del Consiglio regionale Arruzzolo

Redazione ReggioTV

ATTUALITA' "Porto inestimabile risorsa economica e sociale, per il rilancio dell' intera Piana di Gioia Tauro, e della Calabria tutta" Agostinelli Presidente dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro? Il plauso del Presidente del Consiglio regionale Arruzzolo "Bene l' indicazione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità che porterebbe alla Presidenza dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro l' Ammiraglio Agostinelli" - queste le parole del Presidente del Consiglio regionale Giovanni Arruzzolo, che aggiunge: "adesso velocizzare la ratifica per dare la possibilità di continuare nell' ottimo lavoro svolto". "All' ammiraglio Agostinelli - continua Arruzzolo - il merito di aver lavorato in questi anni da Commissario in funzione dello sviluppo di un' infrastruttura strategica come quella del Porto di Gioia Tauro; dunque, l' indicazione del Ministro Giovannini è il riconoscimento allo sforzo di un management che ha ottenuto grandi risultati". "Dal transhipment, alla valorizzazione della logistica intermodale, all' implementazione del gateway ferroviario, alla volontà di far maturare una comunità **portuale**; tutti presupposti - conclude il Presidente - che Agostinelli ha brillantemente sviluppato per un porto, che ha l' ambizione di divenire cuore nevralgico del Mediterraneo e dell' Europa, senza mai dimenticare che rappresenta un' inestimabile risorsa economica e sociale, per il rilancio dell' intera Piana di Gioia Tauro, e della Calabria tutta". 21-04-2021 12:35 NOTIZIE CORRELATE 21-04-2021 - ATTUALITA' La proposta del Comitato Spinoza 21-04-2021 - ATTUALITA' Sottoscritte in Cittadella le intese tra Regione, commissario e sigle interessate 21-04-2021 - ATTUALITA' Il presidente della Regione ha partecipato al vertice con l' esecutivo 21-04-2021 - ATTUALITA' È stato approvato dalla Giunta regionale. L' assessore Gallo: «Atto dovuto per la nostra terra» 21-04-2021 - ATTUALITA' L' assessore all' Ambiente ha incontrato gli amministratori che si oppongono al progetto.



Andrea Agostinelli nominato Presidente dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro, Cannizzaro: "nomina che dà continuità al progetto di rilancio della Calabria"

Cannizzaro: "la nomina di Agostinelli dà continuità al progetto di rilancio del Porto di Gioia Tauro"

"Le mie più sincere congratulazioni all' Ammiraglio **Andrea Agostinelli**, indicato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Enrico Giovannini come figura più consona a ricoprire il delicato incarico di Presidente dell' **Autorità di Sistema portuale di Gioia Tauro**". È così che l' On. Francesco Cannizzaro saluta la conferma di **Andrea Agostinelli** al vertice dell' **Autorità**. Come previsto dalla legge, adesso il Presidente f.f. della Regione avrà 30 giorni per confermare l' indicazione del Ministro sul nominativo proposto. "Sono certo sarà una mera formalità - sostiene il deputato reggino - dando continuità ai progetti di rilancio dell' area della Piana e confermando così quell' intesa già avviata da anni sull' asse Porto - Regione - Ministero". Un rapporto di fiducia basato su dati incoraggianti registrati negli ultimi anni a **Gioia Tauro**. Un porto in netta crescita ma su cui c' è ancora molto ancora da lavorare per far sì che possa esprimere al meglio tutte le potenzialità dell' infrastruttura, già tra le più considerate nel panorama europeo. "Insieme al supporto del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale Mara Carfagna verranno colmati i gap che separano il Porto della fascia tirrenica calabrese da tutti gli altri d' Europa più competitivi - ne è certo il parlamentare forzista, che oltre alla fiducia nei confronti dell' Ufficiale della Guardia Costiera intende rinnovare anche lo spirito di collaborazione "quella sinergia che ci ha visti più volte fianco a fianco a combattere per questa Terra". Contestualmente al rinnovo delle **Autorità** di sistema, il Ministro Giovannini ha firmato anche la direttiva che individua gli obiettivi per l' anno 2021, in linea con le politiche del Governo. Individuati cinque obiettivi strategici, a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi che l' Ammiraglio **Agostinelli** si pone per l' espletamento del suo compito a **Gioia Tauro**: 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 e l' impiego di energie rinnovabili, definizione del bilancio non finanziario, predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. "Compiti gravosi per chiunque. Ciò nonostante, l' Ammiraglio toscano non deluderà le grandi aspettative che ruotano attorno alla sua figura ed al grande Porto della Piana". Questa la chiosa di Cannizzaro, sicuro che la stagione delle delusioni sia ormai alle spalle.



Gioia, Agostinelli verso la conferma: "benedizione" di Confindustria

Redazione

"E' certamente positiva la notizia che l' **autorità portuale** di **Gioia Tauro** si stia avviando finalmente, dopo sei anni di commissariamento, verso la stabilizzazione della governance. Congratulazioni all' ammiraglio **Andrea Agostinelli**, designato dal Mit alla guida dell' ente". Il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, esprime "soddisfazione per un passaggio amministrativo che nel corso degli anni aveva assunto i connotati di una vera e propria tela di Penelope, fatta e disfatta quotidianamente. Auspico che la Regione Calabria acceleri a questo punto sull' intesa necessaria per il via libera definitivo alla nomina, in grado di riportare all' ordinaria amministrazione un ente fondamentale per la gestione del porto. Su **Gioia Tauro**, che è stata opportunamente inserita nel Pnrr, si gioca la partita decisiva per il futuro del Mezzogiorno anche attraverso la zona economica speciale. Sono certo - conclude Vecchio - che questo ulteriore tassello messo al proprio posto rafforzerà le prospettive di sviluppo dell' attività **portuale**, oggi tornata ad alti livelli grazie all' impegno del terminalista Til-Msc".



«Chiediamo soltanto uno spazio da vivere»

Il teatro in Fiera, ma non solo. Il dibattito che si è aperto in città da diverse settimane somiglia al brusco risveglio dopo un lungo sonno, provocato dalle ruspe che hanno buttato giù l' ex teatro, restituendo ai messinesi un panorama che sembrava dimenticato: il mare. Protagonista di questa storia è il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** portuale dello Stretto, Mario Mega, che nella sua ultima apparizione nell' aula del consiglio comunale ha, tra l' altro, evidenziato alcuni punti che, se vogliamo, rappresentano elementi fondanti del dibattito stesso: la palazzina che prenderà il posto dell' ex teatro non sarà un nuovo teatro; verrà avviato un concorso di progettazione per abbattere le cancellate e rendere la fiera un prolungamento della passeggiata a mare; è più che concreta l' ipotesi che anche l' ex Irrera a mare possa essere abbattuto. È un dibattito, questo, a cui si sono iscritte varie anime della città. E lo hanno fatto, con un documento, anche i Giovani Democratici del Circolo di Messina. Secondo Erika La Fauci, segretaria di circolo, e Massimo Parisi, segretario provinciale, «allo stato attuale, piuttosto che ostinarsi nel richiedere la revoca dell' appalto ormai da tempo assegnato ed avviato, sia più costruttivo proporre di aprire al pubblico, in tempi rapidi, gli spazi del quartiere fieristico. Soltanto così, infatti, la città potrà riprendere a godere del suggestivo affaccio sul mare che la Fiera offre. Per questo motivo, una volta messa in sicurezza l' area del nuovo cantiere e le altre zone che possono costituire un pericolo per l' incolumità pubblica, si potrebbe senz' altro procedere all' immediata apertura ed al libero utilizzo di tali spazi da parte dei cittadini. Quanto al possibile progetto di riqualificazione dell' area fieristica - proseguono i giovani del Partito democratico - proponiamo di rendere la Fiera non soltanto una semplice passeggiata a mare, ma di farla diventare un luogo di aggregazione culturale.

Ad esempio, alcune aree potrebbero essere destinate a mostre, concerti, installazioni temporanee: in una parola, alla cultura. In particolar modo, ci sembra opportuno sottolineare come lo spazio fieristico non possa e non debba essere un luogo sfruttabile soltanto in presenza di eventi o in determinate stagioni dell' anno: la Fiera deve costituire un continuo centro di scambi culturali, di aggregazione e di svago. Auspichiamo, pertanto, che al più presto venga consentito ai cittadini di sfruttare l' area fieristica e che nel futuro - davvero prossimo però - si lavori con la massima celerità, per realizzare progetti di valorizzazione di tali spazi e dare nuovo lustro ad una delle più belle finestre sul mare offerte dalla nostra Città».

seb.casp.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Autorità portuale Alberto Chiovelli già commissario nominato presidente

Alberto Chiovelli, attuale commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale** Augusta-Catania è stato indicato dal ministro delle Infrastrutture come presidente dello stesso ente, di cui è alla guida dallo scorso febbraio.

«A lui i nostri auguri di buon lavoro.

C'è tanto da fare per la portualità siciliana e mai come ora tante possibilità sono sul tavolo. Progettare e realizzare, pensare e fare sono verbi che possono andare adesso di pari passo, cogliendo le occasioni offerte dalla nuova scena del Recovery e delle ritrovate politiche sulle infrastrutture in Italia», dicono Paolo Ficara, vicepresidente della commissione Trasporti della Camera e Luciano Cantone del M5S evidenziando che il ministero ha pubblicato le graduatorie dei progetti ammessi a finanziamento con fondi Pac e tra i promossi ne figurano due dell' Adsp di Sicilia orientale.

«La nomina di Alberto Chiovelli alla presidenza dell' Adsp, è un segnale importante per il settore e segna una continuità fortemente voluta dal sindacato» dicono i segretari di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti Siracusa, Ettore Piccolo, Alessandro Valenti e Filadelfio Balsamo. Per i sindacalisti «Chiovelli, già nella sua qualità di commissario della stessa **autorità**, si è contraddistinto, sin dal suo insediamento, come persona sensibile alle vicende portuali e del personale che opera nel porto. Il rilancio dei due porti, soprattutto quello di Augusta con le sue potenzialità, sarà spinta importante per l'intera economia della Sicilia Sud Orientale e per la stessa occupazione».

Agnese Siliato.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Referendum non previsto, ma ascolteremo»

Augusta. «Nessun obbligo di referendum dalla direttiva Seveso III. Se qualcuno dimostrerà il contrario siamo pronti ad ascoltare». Il sindaco Giuseppe Di Mare interviene in seguito alla necessità di indire una consultazione popolare che dia la possibilità agli augustani di esprimersi sulla realizzazione di un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto) nella rada megarese, rappresentata, nei giorni scorsi, dai comitati Punta Izzo Possibile e Stop Veleni, le associazioni Natura Sicula, Decontaminazione Sicilia, Generazioni Future Sicilia, Naturalchemica e l' arciprete di Augusta, don Palmiro Prisutto.

«Ci pare - puntualizza il primo cittadino - che non sussista obbligo di referendum in nessun articolo di legge citato dalle associazioni (decreto legislativo 105/2015). La consultazione del "pubblico interessato" è finalizzata ad ottenere pareri di cui l' amministrazione precedente (in questo caso l' **Autorità di sistema portuale** di Sicilia orientale Augusta -Catania e non il Comune) è chiamata a tenere conto nel provvedimento autorizzativo». Il sindaco Di Mare sottolinea il fatto che, la sua amministrazione non appena eletta ed insediata, pur non essendo amministrazione precedente in merito al progetto che riguarda la costruzione di un deposito di stoccaggio Gnl, ha indetto apposita consultazione del "pubblico interessato" nella sede istituzionale ritenuta più idonea: il Consiglio comunale.

«Il resto - conclude Di Mare appare molto strano. Strano come si sia passati dal silenzio alle presenze anche da fuori città su questa tematica.

Tutto quello che dovrà farsi per garantire tutti verrà realizzato senza tentennamenti».

Sull' opportunità di realizzare o meno il deposito di Gnl continuano ad esprimersi i pro e i contro. A favore si dichiarano imprenditori istituzioni e sindacati, contrarie le associazioni.

La proposta di indizione di un referendum comunale consultivo sulla realizzazione di un deposito costiero era stata presentata alla passata amministrazione pentastellata dall' allora consigliere comunale Giuseppe Schermi, oggi componente di Italia Nostra.

In generale le associazioni si oppongono per ritengono il luogo prescelto troppo prossimo a torce, serbatoi di carburante e bacini di carenaggio, pur non disapprovando, alcune, l' impiego del gnl quale carburante per le navi in sostituzione dei molto più inquinanti olio combustibile e diesel.

Punta Izzo Possibile, Natura Sicula, Stop Veleni, Decontaminazione Sicilia, Generazioni Future Sicilia, Naturalchemica e l' arciprete don Palmiro Prisutto ritengono che: "la scelta di dar vita all' impianto all' interno del porto di Augusta, debba essere sottoposta al parere preventivo dei cittadini chiamati a subirla" e, pertanto, hanno chiamato in causa l' attuale sindaco domandandosi quale fosse la sua intenzione e quella della sua giunta.

Agnese Siliato.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Autorità portuale e Zes, subito i commissari»

Priolo. «Nominare immediatamente il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** della Sicilia orientale e il commissario Zone economiche speciali». E' quanto stato deciso nel corso di un vertice, che si è tenuto al Municipio di Priolo, tra il sindaco Pippo Gianni e suoi colleghi di Melilli e Augusta, rispettivamente Giuseppe Carta e Giuseppe Di Mare. I 3 sindaci, di comune accordo, hanno inviato una lettera congiunta al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini, al Presidente della Regione, Nello Musumeci, al Presidente della Commissione trasporti della Camera, Raffaella Paita, chiedendo di adoperarsi urgentemente per le due nomine: il presidente dell' **Autorità portuale** e il commissario per la Zes (Zone economica speciale) «Buona parte dell' economia della provincia di Siracusa - scrivono i tre sindaci - ruota attorno alla rada del porto di Augusta, per il quale, in questo particolare momento storico, sono necessari interventi programmatici e strutturali, con l' obiettivo di rilanciare la mobilità e i trasporti, consentendo di recuperare il drammatico ritardo storico, acuitosi di recente».

«Negli ultimi anni - si legge nella missiva - sono stati nominati quattro commissari, con difficoltà di gestire e programmare adeguate linee di sviluppo. Il porto di Augusta, che costituisce il porto industriale e petrolifero più importante del sud Italia, strategico agli obiettivi del Recovery plan sotto gli aspetti della rivoluzione verde, delle infrastrutture e della salute, a causa della mancata visione di progettazione e di investimenti in una logica di **sistema portuale** europeo, sta pagando un prezzo altissimo di ritardi e mancata competitività».

«I ritardi di progettazione e di programmazione - si legge ancora nella lettera congiunta - sono stati causati soprattutto dalla mancanza di una governance stabile e competente. L' attuale gestione dell' **Autorità Portuale**, con un commissario, è affidata al segretario generale, che rappresenta la continuità degli ultimi anni disastrosi per il porto, che di fatto si è fermato in modo devastante».

«Per questo - proseguono Gianni, Carta e Di Mare - è necessario procedere con la massima urgenza alla nomina del Presidente dell' **Autorità Portuale** della Sicilia orientale, di comprovata esperienza e qualificazione professionale, conoscitore della portualità, che, in discontinuità con logiche del passato, si possa dedicare completamente al prestigioso incarico ricevuto, per ripristinare i principi di buon andamento, imparzialità e trasparenza, che sembrano offuscati dalla gestione dell' attuale segretario generale. Altrettanto urgente - concludono i 3 Sindaci - procedere alla nomina del commissario delle Zes, con l' obiettivo di avviare gli investimenti di cui l' economia della provincia di Siracusa ha urgente bisogno».

Per quanto riguarda, però, il porto di Augusta, rischia di essere baipassato nella movimentazione delle merci a favore del porto di Gioia Tauro. Infatti, c' è molta diffidenza tra gli operatori del settore, considerato che è in discussione la realizzazione di un deposito di stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquido) che è avversato dagli ambientalisti. Era stata l' **Autorità** di **sistema portuale** del mare della Sicilia orientale, ad avere approntato un progetto per la costruzione di un deposito di stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' interno della rada di Augusta, mediante terminal galleggiante di capienza minima pari a 400 m3 e un massimo di 1200 m3. Infatti, il trasporto per via mare, nell' imminente futuro, sarà effettuato con navi che utilizzano il Gnl al posto del più costoso gasolio. E' ovvio, che se una nave sarà impossibilitata di rifornirsi salterà il porto di Augusta. Quindi,





La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

bisogna che si pervenga ad una scelta: o porto hub o porto per lo sbarco degli immigrati, con tutto il rispetto per quest' ultimi.

Per quanto riguarda la nomina di un commissario per le Zes, il ministro per il Sud Carfagna, aveva preso l' impegno di «eliminare ostacoli e lentezze con un intervento normativo volto da un lato a rafforzare la figura del commissario, dall' altro a semplificare ulteriormente le procedure e rafforzare i benefici fiscali già esistenti per consentire alle Zes». Si rimane in attesa.

Paolo Mangiafico.

Indicato il presidente dell' Autorità portuale

AUGUSTA Alberto Chiovelli è stato indicato come presidente dell' **Autorità portuale** di **sistema** della Sicilia orientale (Augusta-Catania).

Adesso toccherà al presidente della Regione esprimere il parere.

L' indicazione arriva dal ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che sta completando le procedure per il rinnovo dei presidenti delle AdSP. Chiovelli è, dallo scorso febbraio, commissario straordinario della stessa **Autorità portuale**. Da Paolo Ficara, vicepresidente della commissione Trasporti della Camera, gli auguri di buon lavoro per la portualità siciliana: «Mai come ora tante possibilità sono sul tavolo. Appena pochi giorni fa, il ministero ha pubblicato le graduatorie dei progetti ammessi a finanziamento con fondi Pac e tra i promossi figurano due progetti dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** della Sicilia Orientale». E poi c' è il finanziamento di 54 milioni di euro per il completamento dei lavori di rifiorimento e ripristino della diga foranea del Porto di Augusta. O «l' affidamento dei lavori, già avviati, per un nuovo terminal container per una superficie complessiva di circa 200 mila metri quadri, per un investimento superiore ai 50 milioni di euro».

a.r.



Autorità Portuale di Augusta, presidente indicato è Chiovelli: le reazioni di politica e sindacati

Gianni Catania

Alberto Chiovelli è stato indicato come presidente dell' **Autorità Portuale** di **Sistema** della Sicilia Orientale con sede ad Augusta e competenze su Catania. L' indicazione arriva dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che sta completando le procedure per il rinnovo dei presidenti delle AdSP. Adesso toccherà ai presidenti delle Regioni esprimere il parere sui nomi proposti. Chiovelli è, dallo scorso febbraio, commissario straordinario della stessa **Autorità Portuale** della Sicilia Orientale. 'A lui i nostri sinceri auguri di buon lavoro. C' è tanto da fare per la portualità siciliana e mai come ora tante possibilità sono sul tavolo. Progettare e realizzare, pensare e fare sono verbi che possono andare adesso di pari passo, cogliendo le occasioni offerte dalla nuova scena del Recovery e delle ritrovate politiche sulle infrastrutture in Italia', dicono Paolo Ficara, vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, e Luciano Cantone (M5s). 'Appena pochi giorni fa, il Ministero ha pubblicato le graduatorie dei progetti ammessi a finanziamento con fondi PAC e tra i promossi figurano 2 progetti dell' **Autorità di Sistema Portuale** della Sicilia Orientale, cui facciamo ancora i nostri complimenti perchè è riuscita a presentare, con le sue strutture, ben 8 progetti. Un segno di vivacità che marca il cambio di passo rispetto al passato', aggiungono i parlamentari siciliani. 'A quest' ultimo importante risultato, si aggiungono quelli dei mesi scorsi. Come il finanziamento di 54 milioni di euro (decreto ministeriale sui porti dello scorso agosto) per il completamento dei lavori di rifiorimento e ripristino della diga foranea del Porto di Augusta. Un intervento necessario per garantire la piena efficienza della struttura **portuale** e la sicurezza della navigazione, dopo anni di mancata manutenzione. Oppure come l' affidamento dei lavori, già avviati, per un nuovo terminal container per una superficie complessiva di circa 200.000 metri quadri, per un investimento superiore ai 50 milioni di euro', ricorda Ficara. 'Se vogliamo mettere il **sistema portuale** al centro dello sviluppo economico del Paese, e quindi anche del nostro territorio, bisogna investire nelle opere infrastrutturali sia portuali che retroportuali, ed è quello che si sta facendo nei porti della nostra **Autorità di Sistema**, per esempio con la realizzazione del raccordo ferroviario che sarà finanziato con le risorse del Recovery Plan. Ma non bastano le sole opere per attirare traffici. Si deve intervenire nella digitalizzazione e semplificazione dei processi portuali, perché gli armatori cercano soprattutto quello quando decidono di andare in un porto o in un altro', l' analisi dell' esponente pentastellato. "In sinergia con l' **Autorità di Sistema Portuale** stiamo portando avanti una norma, adesso al vaglio del decreto sostegni, che tuteli i lavoratori in difficoltà a causa della crisi della ex Tirrenia" aggiunge Luciano Cantone. E per portare avanti progetti ambiziosi, l' **Autorità Portuale** potrà contare sui rinforzi possibili attraverso il bando per l' assunzione di figure professionali oggi non in organico. 'Chi oggi abbaia alla luna è forse orfano di un periodo buio e di una gestione fallimentare che nel passato ha relegato l' **Autorità Portuale**, il porto di Augusta e quello di Catania ai margini del **sistema** italiano quando invece, chi di dovere, con un pizzico di impegno avrebbe dovuto far primeggiare il **sistema portuale** siciliano sin dai tardi anni 90', concludono Ficara e Cantone. Soddisfatti anche i sindacati che salutano l' indicazione del nuovo presidente con favore, attraverso una nota. "La nomina di Alberto Chiovelli alla presidenza dell' **Autorità del sistema portuale** della Sicilia Orientale è un segnale importante per il settore e segna una continuità





Siracusa Oggi

Augusta

Trasporti Siracusa, Ettore Piccolo, Alessandro Valenti e Filadelfio Balsamo, hanno commentato la scelta del ministro. 'Chiovelli, già nella sua qualità di commissario della stessa **Autorità** - hanno aggiunto i tre rappresentanti sindacali - si è contraddistinto, sin dal suo insediamento, come persona sensibile alle vicende portuali e del personale che opera nel porto. Sta dando una grossa mano alla costituzione di un bacino di maestranze che, grazie ad un articolo della Legge 84 del 1994, consentirà di poter garantire occupazione e attività portuali. Siamo sicuri che, con la nomina di Chiovelli, si sia imboccata la strada giusta - hanno concluso Piccolo, Valenti e Balsamo - Il rilancio dei due porti, soprattutto quello di Augusta con le sue potenzialità, sarà spinta importante per l'intera economia della Sicilia Sud Orientale e per la stessa occupazione". Diversa la posizione dei sindaci di Augusta (Di Mare), Priolo (Gianni) e Melilli (Carta). "I ritardi di progettazione e di programmazione sono stati causati soprattutto dalla mancanza di una governance stabile e competente. L'attuale gestione dell' **Autorità Portuale**, con un Commissario, è affidata al Segretario generale, che rappresenta la continuità degli ultimi anni disastrosi per il porto, che di fatto si è fermato in modo devastante'. Nella loro lettera i tre sindaci proseguono chiedendo che si proceda "con la massima urgenza alla nomina del presidente dell' **Autorità Portuale** della Sicilia orientale, di comprovata esperienza e qualificazione professionale, conoscitore della portualità, che, in discontinuità con logiche del passato, si possa dedicare completamente al prestigioso incarico ricevuto, per ripristinare i principi di buon andamento, imparzialità e trasparenza, che sembrano offuscati dalla gestione dell'attuale Segretario generale. Altrettanto urgente procedere alla nomina del Commissario delle ZES, con l'obiettivo di avviare gli investimenti di cui l'economia della provincia di Siracusa ha urgente bisogno'. foto dal web.

Giovannini indica i nomi dei presidenti di AdSP

ROMA - Il ministro della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha indicato alle Regioni i nominativi dei presidenti di Autorità di Sistema Portuale: 1. per 'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio) porti di Venezia e Chioggia. 2. Per l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro porti di Gioia Tauro, Corigliano, Crotone, Palmi (presidente indicato Andrea Agostinelli) che finalmente vedrà il termine del commissariamento. 3. Per l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); porti di Augusta e Catania. 4. IPer l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); 5. Per l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona- ppresidente indicato Matteo Africano). Per le **AdSP** del Mare di Sicilia Occidentale e del Mare di Sardegna il ministero fa sapere che sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Il ministro ha avviato la procedura di proposta ai presidenti delle Regioni interessate che dovranno dar seguito alla richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei governatori delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita.



Rinnovo dei vertici per 5 AdSP

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.

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Me     



The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with the site name and social media links. Below that is a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Logistica Portuale', and 'Shipping'. The main content area features a large image of a port and a headline: 'Rinnovo dei vertici per 5 AdSP'. The article text is partially visible, starting with '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...'

Porti:Federagenti, sui dragaggi forse c'è davvero una svolta

Santi, consentirà di farli diventare attività ordinarie

Soddisfazione per la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili: "Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude". Questo il commento in una nota del presidente di Federagenti, Alessandro Santi, al completamento da parte del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, delle procedure per la nomina, di cinque Presidenti di Autorità di Sistema Portuale, ma ancor di più per la Direttiva che "finalmente dopo anni di attesa - afferma Santi - dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili". "Grande soddisfazione, certo. Ma adesso è il momento - sottolinea il Presidente di Federagenti - di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi". "Ed è importante - conclude - che il ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate". (ANSA).



Santi (Federagenti): "Dragaggi nei porti, forse è davvero arrivata la svolta

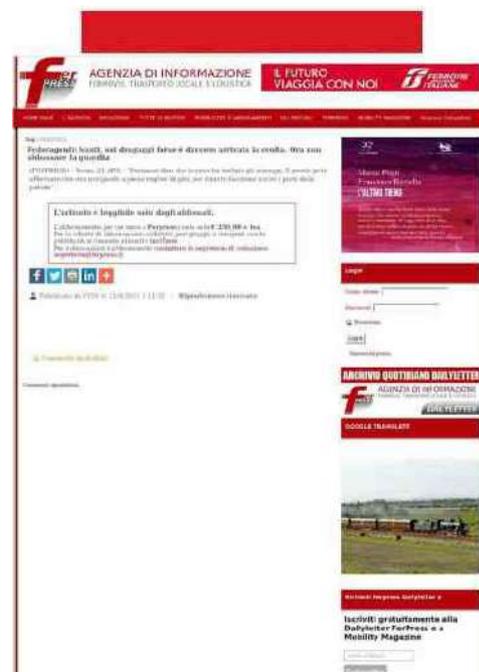
"Forse è davvero arrivata la svolta Alessandro Santi presidente Federagenti, commenta la Direttiva del ministro Giovannini per lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi - Direttiva che interviene su altri fattori centrali per i porti.

ROMA - Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude. E' il commento a caldo del presidente di Federagenti, Alessandro Santi, al completamento da parte del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, delle procedure per la nomina, di cinque presidenti di Autorità di Sistema Portuale, ma ancor di più per la Direttiva che finalmente dopo anni di attesa afferma Santi dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili. Grande soddisfazione, certo. Ma adesso è il momento sottolinea il presidente di Federagenti di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Ed è importante conclude che il Ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate.



Federagenti: Santi, sui dragaggi forse è davvero arrivata la svolta. Ora non abbassare la guardia

(FERPRESS) Roma, 21 APR Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude. Questo il commento a caldo del Presidente di Federagenti, Alessandro Santi, al completamento da parte del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, delle procedure per la nomina, di cinque Presidenti di Autorità di Sistema Portuale, ma ancor di più per la Direttiva che finalmente dopo anni di attesa afferma Santi dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili. Grande soddisfazione, certo. Ma adesso è il momento sottolinea il Presidente di Federagenti di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Ed è importante conclude che il Ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate.



Informare

Focus

Federagenti, bene aver incluso i dragaggi nei porti fra gli obiettivi strategici

Santi: «grande soddisfazione, certo. Ma adesso è il momento di non abbassare la guardia» L' inclusione delle attività di dragaggio nei porti italiani nella direttiva sottoscritta ieri dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, incentrata su cinque obiettivi strategici da perseguire (del 20 aprile 2021), è stata accolta con favore da Federagenti, la federazione degli agenti marittimi nazionali. «Possiamo dire - ha commentato il presidente di Federagenti, Alessandro Santi - che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però - ha avvertito - affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude». La direttiva - ha aggiunto Santi - «finalmente, dopo anni di attesa, dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili». «Grande soddisfazione, certo. Ma - ha precisato ancora il presidente di Federagenti - adesso è il momento di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi». «Ed è importante - ha concluso Santi - che il ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate».



Informazioni Marittime

Focus

Dragaggi da straordinari a ordinari. Federagenti: "Usciamo dalla palude"

Insieme all' avvio dell' intesa regionale per cinque presidenti dei porti, il ministero delle Infrastrutture ha firmato un' importante direttiva

Insieme all' invio alle regioni interessate di cinque nomi per la presidenza di cinque autorità di sistema portuale , il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini ha firmato ieri una direttiva che modifica il quadro normativo dei dragaggi portuali, classificandoli come attività ordinaria e non più straordinaria. «Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri. Intanto, facciamo uscire i porti dalla palude», commenta il presidente di Federagenti, Alessandro Santi. «Finalmente - continua - dopo anni di attesa si dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili». «Adesso è il momento di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Ed è importante - conclude Santi - che il ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate». - credito immagine in alto.



Sblocco delle attività dei dragaggi

Soddisfazione di Federagenti per le direttive del Mims

Redazione

ROMA Il completamento da parte del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, delle procedure per la nomina di cinque presidenti di Autorità di Sistema portuale, ma ancor di più per la Direttiva che dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, riscuote la soddisfazione del presidente di Federagenti Alessandro Santi. Finalmente dopo anni di attesa -afferma Santi- queste possono diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso Sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili. Possiamo dire -continua- che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude. Grande soddisfazione, certo. Ma adesso è il momento -sottolinea il presidente di Federagenti- di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Ed è importante -conclude Santi- che il Ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate.



Federagenti, Santi: Bene la direttiva sullo sblocco dei dragaggi

Venezia Possiamo dire che la nave ha mollato gli ormeggi. È presto però affermare che stia navigando a pieno regime di giri; per intanto facciamo uscire i porti dalla palude. Questo il commento a caldo del presidente di Federagenti, Alessandro Santi, al completamento da parte del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, delle procedure per la nomina, di cinque presidenti di Autorità di Sistema Portuale, ma ancor di più per la direttiva che finalmente dopo anni di attesa afferma Santi dovrebbe consentire lo sblocco delle attività dei dragaggi nei principali porti italiani, facendole diventare attività ordinarie di mantenimento dei pescaggi, nonché di accelerare le procedure per gli investimenti in nuove opere, creare il tanto atteso sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti, oltre ad attuare misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili. Grande soddisfazione, certo. Ma adesso è il momento sottolinea il presidente di Federagenti di non abbassare la guardia. Soddisfazione per lo sblocco di misure attese invano da anni, ma grande e attenta vigilanza sui tempi, in particolare sulla predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Ed è importante conclude che il ministro, certo conscio della palude burocratica in cui si sono impantanati i porti, abbia previsto un meccanismo di verifica trimestrale, quasi un tagliando, degli obiettivi e delle procedure avviate.



Mattioli: "In Italia i colli di bottiglia nei porti causano un gap logistico di 70 miliardi"

Il tema dell'Attrazione degli Investimenti Esteri (AIE) è stato trattato durante l'incontro nell'ambito della Cabina di Regia per l'Italia Internazionale riunitasi in Sessione Straordinaria e organizzata dal ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Luigi Di Maio, e dal ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, alla quale hanno partecipato numerosi esponenti del Governo, rappresentanti di enti pubblici per il sostegno all'internazionalizzazione, rappresentanti del mondo economico e finanziario e rappresentanti di associazioni del mondo imprenditoriale e finanziario, oltre a tutti gli altri enti firmatari del Patto per l'Export. In rappresentanza di Confitarma, è intervenuto il presidente Mario Mattioli che ha rilevato come il nostro Paese soffra di una sorta di bulimia normativa e di una anoressia in tutto ciò che implica il controllo di quanto è stato creato. Non possiamo che essere concordi con l'esigenza di rendere più efficiente la Pubblica Amministrazione, di risolvere il problema della giustizia nonché gli aspetti fiscali che incidono pesantemente sulle nostre imprese, e ha affermato Mattioli siamo convinti che ci siano tutte le condizioni per rigenerare il Paese dal punto di vista economico realizzando le riforme necessarie e da più parti invocate. Il settore marittimo è vitale per l'interesse del paese, così come è vitale tutelare la sua competitività nei mari del mondo ha aggiunto il presidente di Confitarma ed è capofila nella catena della blue economy che rappresenta il 2% del nostro PIL. Il recente blocco del canale di Suez ha dimostrato quanto il trasporto via mare sia fondamentale, non solo per l'Italia ma per tutti i paesi del mondo. In questo contesto, nell'ottica di dotare il paese di porti e flotte green, non dobbiamo dimenticare che l'Italia sconta un gap logistico di circa 70 miliardi proprio per i colli di bottiglia che si creano nei nostri porti che non riescono ad essere la porta di accesso ai mercati europei, nonostante la strategica posizione del nostro Paese al centro del Mediterraneo. L'auspicio ha concluso Mattioli è che finalmente si inneschi un'inversione culturale per mettere il nostro Paese in grado di sfruttare i punti di forza che derivano proprio dal nostro posizionamento geografico.



Shipping Italy

Focus

Mattioli (Confitarma): Ai porti italiani servono alcuni interventi mirati per essere più competitivi

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





Shipping Italy

Focus

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

Shipping Italy

Focus

Messina (Assarmatori): Quello che serve all'Italia per ripartire con il Pnrr

Contributo a firma di Stefano Messina * * presidente AssArmatori Questo e altri contenuti sono pubblicati all'interno de nuovo inserto speciale I numeri dei porti italiani Edizione 2021 in formato Pdf Per una volta, nell'analisi del difficile anno che si presenta davanti al mondo dello Shipping italiano, vorrei invertire il ragionamento e partire dai punti di forza e non da quelli di debolezza del sistema. L'Italia ha, infatti, quattro risorse di grande rilievo su cui dobbiamo lavorare tutti, noi imprenditori e lo Stato: 1) La posizione geografica è in grado di intercettare nel mediterraneo i traffici, in grande incremento, nell'asse Asia/Europa. Per quanto riguarda, invece, i traffici interni al mediterraneo, la piattaforma logistica del Paese ha una posizione che non ha pari rispetto a qualsiasi altro network nazionale. Il sistema portuale e logistico deve quindi pensare in grande, costruendo il suo sviluppo con progetti mirati e non a pioggia. 2) L'Italia è il più grande mercato crocieristico d'Europa e uno dei più grandi del mondo. Lo sviluppo degli itinerari nei porti maggiori e minori è destinato a dare grande impulso al settore turistico del Paese. Poche industrie rendono nel senso di ritorno sul territorio come una nave da crociera. 3) La flotta di traghetti italiana è la più grande del mondo. Per dimensione, occupati, numero delle linee servite, passeggeri e merci, l'Italia è il mercato più grande dell'Unione europea. 4) La gente di mare italiana, specialmente nei settori specializzati, Oil & Gas e crociere in testa, è tra le più ricercate dai grandi employer internazionali siano essi imprese di navigazione, colossi dell'energia o grandi società di manning capaci di assumere e gestire decine di migliaia di marittimi in tutto il mondo. Sono quattro aspetti da tenere bene a mente proprio per questo è in primo luogo l'anno in cui verrà finalmente innovato il regime di sostegno dello Stato al settore dei trasporti e al lavoro marittimo, rendendolo non solo compatibile con le regole da Unione Europea ma anche adeguandolo alle reali necessità del mercato nell'ottica di poter ampliare le occasioni di lavoro dei nostri marittimi da sempre limitati al numero degli armatori stabiliti in Italia, da tempo in calo, e al numero delle navi registrate sotto la bandiera italiana, anch'esse soggette a rapida decrescita. E su questi aspetti vorremo confrontarci con il Governo e il Parlamento, affinché si arrivi anche in questo ambito, a sostenere quelle imprese che sono realmente radicate al territorio e sono strategiche per il lavoro e gli interessi economici nazionali. In secondo luogo il 2021 sarà l'anno in cui l'industria dello shipping potrebbe vivere una svolta epocale, grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, a condizione che questo venga utilizzato anche per assecondare la transizione energetica delle flotte dei traghetti che mantengono servizi regolari nel paese. Oggi le imprese marittime italiane stanno affrontando una crisi senza precedenti che è destinata a lasciare un segno indelebile non solo nei bilanci delle aziende ma anche nelle prospettive di crescita della società. Ecco perché lo scorso anno salutammo con entusiasmo lo stanziamento all'interno del Pnrr di due miliardi di euro per il sostegno al rinnovo delle flotte dei traghetti per le rotte interne, per poi protestare con convinzione per la decisione successiva del Governo di cancellare quell'investimento dal Pnrr definitivo, lasciando solo un'insufficiente fondo di 500 milioni per gli investimenti delle Regioni sul Tpl. Ci conforta oggi constatare che il nostro grido di allarme sia stato accolto all'unanimità dalle Commissioni competenti in materia di trasporti sia della Camera sia del Senato, che hanno nei giorni scorsi richiesto anche loro con forza il reinserimento nel Pnrr delle misure a favore del rinnovo delle flotte. Serve anche una pianificazione strategica e intelligente degli investimenti portuali che sia basata sulle analisi dei flussi di traffico e delle specificità dei singoli comparti, in modo da evitare la duplicazione dell'offerta che può sconvolgere contesti già avviati, magari cannibalizzando



Shipping Italy

Focus

i traffici dei porti vicini. Quel che occorre, insomma, è che la regia sia affidata a una cabina nazionale, come del resto già prevede la legge. Direi, inoltre, che è necessario uno sforzo di razionalizzazione ed efficientamento, che passa anche da un processo d'integrazione verticale dei liner nei vari settori: container, crociere e traghetti. L'integrazione verticale non strozza il mercato, anzi, serve a consolidare i flussi e favorisce la crescita e la diffusione dell'intermodalità nave-terminal-ferrovia e delle Autostrade del Mare.

Assiterminal e Assologistica ricorrono al MIMS

GAM EDITORI

21 aprile 2021 - Le due Associazioni, 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) 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 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 stà 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.



Crociere

Accordo tra Msc e Cruise Saudi per portare due navi in Arabia

Msc Crociere sbarca in Arabia Saudita. La compagnia della famiglia Aponte ha siglato, con Cruise Saudi, società del Public investment fund che punta a creare un mercato crocieristico lungo la costa saudita, un accordo per sancire il lancio delle crociere nel Mar Rosso per la stagione invernale 2021/22.

L' intesa è stata firmata a Riad da Fawaz Farooqui, managing director di Cruise Saudi, e Pierfrancesco Vago, executive chairman di Msc Crociere. La Msc Magnifica (nella foto) avrà come homeport Gedda e farà crociere di sette giorni nel Mar Rosso tra novembre 2021 e marzo 2022. A magnifica si affiancherà Msc Virtuosa, con scali nel porto di Dammam.



Il progetto nautica sostenibile nella strategia del green deal europeo per il settore marittimo: gli interventi normativi più recenti dell'Ue

Avv. Alessandra Labanca* Nell'ambito della più recente normativa dell'Unione europea sta assumendo un interesse sempre più significativo il progetto di istituzione di un sistema di c.d. nautica sostenibile volto a perseguire obiettivi di impatto ad inquinamento zero nell'ambiente marino, sempre più compromesso, e nelle zone portuali. Nelle proprie Conclusioni dell'11 Dicembre 2020, il Consiglio europeo, ricordando l'importanza di realizzare il progetto di una Unione europea ad impatto climatico zero entro il 2050 in linea con le strategie dell'accordo di Parigi, ha nuovamente ribadito come l'Unione debba necessariamente aumentare le proprie ambizioni per il prossimo decennio nonché aggiornare il quadro per le politiche dell'energia e del clima. Nell'occasione, il Consiglio ha specificamente approvato l'obiettivo (vincolante) entro il 2030 di riduzione interna netta delle emissioni di gas ad effetto serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990, obiettivo di cui le Istituzioni legislative europee dovranno tener conto nella proposta di legge europea sul clima, di prossima auspicabile adozione. Promuovere la c.d. nautica sostenibile significa, di fatto, incentivare le tecnologie più idonee a garantire lo sfruttamento del mare e delle aree costiere da parte dell'uomo, sia per finalità turistiche sia di trasporto, con il minor impatto ecologico possibile. L'attività di ricerca e di sviluppo dovrebbe, quindi, concentrarsi sul miglioramento delle tecniche navali esistenti, spaziando dalle caratteristiche degli scafi e dei materiali utilizzati per realizzarli, fino ad arrivare alle motorizzazioni ed ai combustibili impiegati. E ciò non solo per quanto concerne l'attività della cantieristica navale e nautica nel diporto e nel commerciale, ma anche in relazione a tutto quello che interessa i porti e le attività ad essi riconducibili. Per quanto, al momento, non si possa ancora ritenere configurabile una normativa nazionale unitaria sul tema, è interessante evidenziare il sempre maggior impegno di cantieri navali e nautici italiani nell'adozione di strategie c.d. green per la costruzione e/o il refitting di navi e imbarcazioni all'insegna della sostenibilità, che, di fatto, tengono già conto delle disposizioni europee esistenti. Tra i primi interventi in materia si segnala il cd. Winter package o Clean energy package, pacchetto legislativo adottato dalle Istituzioni europee tra la fine del 2018 e la prima metà del 2019, con il quale è stato fissato il quadro regolatorio della governance dell'Unione per l'energia e il clima, funzionale al raggiungimento nel 2030 dei nuovi obiettivi europei in materia ed al percorso di decarbonizzazione (economia a basse emissioni di carbonio) entro il 2050. Tale meccanismo di governance prevede, in sintesi, che ciascuno Stato membro sia chiamato a contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni attraverso la fissazione di propri target 2030. A tale fine, sono preordinati i Piani nazionali integrati per l'energia e il clima PNIEC, che interessano periodi di dieci anni a partire dal decennio 2021-2030. Nel mese di Gennaio 2020, con la comunicazione sul Green Deal (COM (2019)640), la Commissione, superando quanto già stabilito dal Quadro 2030 per il clima e l'energia, ha delineato una roadmap volta a rafforzare l'ecosostenibilità dell'economia dell'Unione europea attraverso un ampio spettro di interventi che insistono prioritariamente sulle competenze degli Stati membri e interessano prevalentemente l'energia, l'industria, la mobilità e l'agricoltura. Per quanto la successiva crisi pandemica abbia inevitabilmente inciso sull'attuazione del Green Deal e sulle risorse finanziarie destinate a realizzarlo, le Istituzioni europee hanno costantemente ribadito, anche nel recente Regolamento UE/2021/241 istitutivo del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, in vigore dallo scorso 19 Febbraio, le priorità del piano: sostenere la transizione verde e la trasformazione digitale nonché promuovere una crescita sostenibile anche nel settore più specifico dei trasporti via mare. Invero, già nel mese di settembre 2020 il Parlamento europeo, nel corso della votazione relativa





Ship Mag

Focus

agli emendamenti sulla proposta di modifica del regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (cfr Regolamento MRV dell'UE), ha votato a favore dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra del settore marittimo nel sistema di scambio di quote dell'UE a partire dal 1° Gennaio 2022. Alla base di questo risultato ha assunto rilievo l'obiettivo di efficienza dei gas serra del -40% per le compagnie di navigazione, da raggiungere gradualmente entro il 2030, nell'ambito della revisione del sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) dell'UE per le emissioni delle navi. Nel corso della stessa giornata, i Parlamentari europei hanno precisato che: le compagnie di navigazione dovranno acquistare crediti di carbonio dell'UE per compensare l'inquinamento prodotto, ipotizzando che tale schema possa coprire le emissioni dei viaggi all'interno dell'Europa nonché i viaggi internazionali che iniziano o finiscono in un porto all'interno dell'Unione europea. Nei considerando della predetta proposta, il Parlamento ha messo chiaramente in evidenza come: Il trasporto marittimo incide sui cambiamenti climatici, sulla biodiversità marina, sulla qualità dell'aria e sulla salute pubblica a causa delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altra natura che genera, quali emissioni di metano, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, particolato e nerofumo, ritenendo urgente, anche ed in virtù della strategia adottata dall'IMO il 13 aprile 2018 per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi, l'adozione di misure su scala mondiale, così come a livello dell'Unione, per garantire che siano intraprese azioni immediate per ridurre le emissioni del trasporto marittimo, contribuire all'attuazione dell'accordo di Parigi e conseguire l'obiettivo della neutralità climatica a livello dell'Unione, senza compromettere gli sforzi in materia di clima profusi da altri settori. Tra le modifiche proposte, il Parlamento ha, poi, previsto l'istituzione di un certificato di efficienza energetica per le navi, corredato di una scala di valutazione, che consenta un confronto trasparente delle navi, in particolare per la vendita o il noleggio, ed incoraggi gli Stati membri a promuovere le migliori pratiche e sostenere le navi più efficienti. Ciò al fine di contribuire ulteriormente alla transizione verso la costruzione di navi ad emissioni zero. Con comunicazione immediatamente successiva (cfr COM(2020) 575), il cui contenuto è stato poi ripreso nella Proposta di Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021, presentata nel Gennaio 2021, la Commissione europea ha espressamente associato la nuova strategia del Green Deal al trasporto marittimo ed alla stessa gestione dei porti, richiamando le quattro dimensioni della sostenibilità ambientale, della produttività, dell'equità e della stabilità macroeconomica ed evidenziando la necessità, per tutti i piani nazionali di ripresa e resilienza, di destinare almeno un 37 % di spesa per il clima. Infatti, in tema di trasporti (marittimi inclusi), la Commissione ha invitato gli Stati membri a prendere in considerazione misure quali gli investimenti in trasporti pubblici e infrastrutture che sostengono il passaggio a una mobilità più sostenibile e intelligente, comprese reti multimodali europee senza soluzione di continuità ed efficienti. Ha, inoltre, sollecitato il potenziamento delle reti transeuropee di trasporto passeggeri e merci, chiedendo espressamente di intervenire con riforme e investimenti volti a stimolare la domanda di mezzi a basse e a zero emissioni. Infine, la stessa Commissione ha chiesto di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, sollecitando gli Stati ad integrare queste strategie con investimenti nelle tecnologie e catene di valore energetiche a basse emissioni di carbonio, tra cui l'idrogeno o le batterie, e in infrastrutture energetiche sostenibili, incrementando, per esempio, gli incentivi ambientali offerti dalla tassazione dei carburanti. Accanto al sistema della logistica navale, le Istituzioni dell'Unione hanno, poi, attribuito particolare importanza anche ai porti. Con l'occasione dell'approvazione del Regolamento (UE) 267 del 16 Febbraio 2021 in tema di proroghe per rinnovo licenze e certificati di sicurezza anche in ambito di trasporto navale, il Parlamento europeo ha ricordato che i porti dell'Unione costituiscono nodi strategici nella transizione energetica a causa della loro posizione geografica e delle loro attività economiche, rappresentando i principali punti di ingresso dei prodotti energetici (dall'importazione, allo stoccaggio o alla distribuzione). Ha, inoltre, evidenziato la necessità di maggior coinvolgimento degli stessi nello sviluppo di siti di

produzione delle energie rinnovabili. Pertanto, ed in conclusione, è evidente che tra gli obiettivi della normativa europea di prossima emanazione si debba inserire, accanto a quello della decarbonizzazione del settore marittimo, un approccio strategico relativo ai porti dell'Unione al fine di sostenerne il



Ship Mag

Focus

ruolo di facilitatori della transizione energetica, in linea con le priorità del Green Deal. In altri termini, è altamente probabile che agli Stati membri venga sollecitato un intervento volto a promuovere lo sviluppo di porti ad emissioni zero e ad investire in infrastrutture di rifornimento e di ricarica, assicurando così a tutti i cittadini che vivono e che operano in zone portuali e costiere benefici immediati per la salute, limitando inoltre gli impatti negativi sulla biodiversità marina e costiera in tali zone.