



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 23 aprile 2021**



Prime Pagine

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

Trieste

23/04/2021	Il Piccolo Pagina 11 Piattaforma logistica, firmata la concessione	25
22/04/2021	Ansa Piattaforma logistica Trieste: concessione a HHLA PLT ITALY	26
22/04/2021	FerPress Piattaforma Logistica di Trieste: concessione di 31 anni. Firmato l' atto tra Autorità di Sistema e HHLA PLT ITALY	27

22/04/2021	Il Nautilus	Redazione	28
<hr/>			
22/04/2021	Informazioni Marittime		29
<hr/>			
22/04/2021	Ship Mag		30
<hr/>			
22/04/2021	Shipping Italy		31
<hr/>			
23/04/2021	Il Piccolo Pagina 11	DIEGO D' AMELIO	32
<hr/>			
23/04/2021	Il Piccolo Pagina 31	LUIGI PUTIGNANO	34
<hr/>			

Venezia

23/04/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	Alberto Zorzi	35
<hr/>			
23/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	GIULIO DE POLO	36
<hr/>			
23/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	ALBERTO VITUCCI	37
<hr/>			
23/04/2021	Il Gazzettino Pagina 31	RAFFAELLA VITTADELLO	38
<hr/>			
23/04/2021	Il Gazzettino Pagina 13	RAFFAELLA VITTADELLO	40
<hr/>			
23/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	A.V.	41
<hr/>			
22/04/2021	Ansa		42
<hr/>			
22/04/2021	FerPress		43
<hr/>			
22/04/2021	Veneto Report		44
<hr/>			
23/04/2021	Il Gazzettino Pagina 31		45
<hr/>			

Savona, Vado

23/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 22	S. C.	46
<hr/>			
23/04/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 35	DENISE GIUSTO	47
<hr/>			
22/04/2021	Corriere Marittimo		48
<hr/>			
22/04/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	49
<hr/>			
22/04/2021	Savona News		50
<hr/>			
22/04/2021	Sea Reporter		51
<hr/>			

22/04/2021	Transportonline		52
Scalo inaugurale e battesimo nella "sua" città per la Eco Savona del Gruppo Grimaldi			

Genova, Voltri

23/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	54
Traffico dei Tir a Genova Nuova area in porto in attesa dell' autoparco				
23/04/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8		55
Terminal San Giorgio pronto per i nuovi maxicargo Grimaldi				
22/04/2021	Ansa			56
A Genova il Terminal San Giorgio è pronto per le maxi navi Grimaldi				
22/04/2021	BizJournal Liguria			57
Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le nuovissime Grimaldi GG5G				
22/04/2021	Genova24			58
Terminal San Giorgio è pronto ad accogliere le nuovissime navi Grimaldi GG5G				
22/04/2021	Informazioni Marittime			59
Genova, Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le navi Grimaldi più grandi				
22/04/2021	Sea Reporter			60
Il Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le nuovissime navi Grimaldi GG5G				
22/04/2021	Shipping Italy			61
Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le navi GG5G di Grimaldi grazie alla nuova scassa appena completata				
22/04/2021	Shipping Italy			62
Stazioni Marittime affila le armi (legali) contro Terminal San Giorgio a Genova				
22/04/2021	Corriere Marittimo			64
PSA Genova Pra' taglia il traguardo del 500° treno Genova - Basilea				
22/04/2021	Informare			65
PSA realizza il 500° treno sulla linea ferroviaria Genova-Basilea				
22/04/2021	Informazioni Marittime			66
Genova-Basilea di Psa Pra' festeggia il cinquecentesimo treno				
22/04/2021	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	67
PSA realizza 500° treno Genova-Basilea				
22/04/2021	Sea Reporter			68
500° Treno Genova-Basilea per il Terminal PSA Genova Pra'				
22/04/2021	Ship Mag			69
PSA, 500 treni tra Genova e Basilea				

La Spezia

23/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 59		70
Porti, procedure semplificate per i dragaggi				

Ravenna

23/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 11	<i>ALESSANDRO MONTANARI</i>	71
Restauro Fabbrica Vecchia Assegnata la progettazione				

Livorno

22/04/2021	Informazioni Marittime			72
L' Authority portuale di Livorno in visita al Gruppo Tarros				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/04/2021	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 33	73
Trasporti, scoppia la battaglia delle trasversali		
23/04/2021	Il Resto del Carlino Pagina 19	74
Porto di Ancona, Pd contro Acquaroli «Una nomina slegata dal territorio»		
23/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43	75
Porto dorico al bivio, tre addii in pochi mesi		
23/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43	76
«Una squadra unita e vincente Ma qui lascio con un cruccio: la banchina 27 che è a metà»		
23/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43	78
«Ho iniziato ad Ancona e qui finisco Buon senso e rispetto per migliorare»		
22/04/2021	Cronache Ancona	80
Presidente Authority, il Pd: "Era da evitare un salto nel buio"		
22/04/2021	Corriere Marittimo	81
Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona per la gestione del traffico traghetti		
22/04/2021	Informatore Navale	83
Progetto digitalizzazione del porto di Ancona per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti		
22/04/2021	Informazioni Marittime	85
Avviata ad Ancona la digitalizzazione per il tracciamento dei traghetti		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	86
Lo scalo riparte: annullati i debiti e approvato il bilancio		
23/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	87
Adsp: il comitato approva il bilancio di previsione 2021		
22/04/2021	CivOnline	88
Adsp, approvata all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021		
22/04/2021	FerPress	90
Adsp MTCS: approvato bilancio di previsione 2021. Musolino, chiusa lunga fase di instabilità. Ora nuova stagione di progettualità e crescita		
22/04/2021	Informazioni Marittime	92
Porto di Civitavecchia, approvato bilancio previsione 2021		
22/04/2021	Sea Reporter	93
AdSP MTCS, approvata all' unanimità l' adozione del bilancio di previsione 2021		
22/04/2021	Ship Mag	95
Civitavecchia: ok al piano di risanamento senza aiuti pubblici, nuovi debiti e tasse		
22/04/2021	Il Faro Online	97
Gaeta, la politica incontra l'Adsp per rilanciare il porto		<i>Comunicato Stampa</i>
23/04/2021	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 37	99
Porto, altri due stalli per il mercato ittico		
23/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 5	100
Gtc: ultimo giorno di presidio		
22/04/2021	CivOnline	101
Sit-in e sciopero dei gruisti, la Fit Cisl: "Non staremo fermi a guardare famiglie a rischio"		

Napoli

23/04/2021	Il Mattino Pagina 24	<i>Antonino Pane</i> 102
Costa, il piano per l' estate «Crociere senza contagi»		

22/04/2021 **Sea Reporter** 103
Mattioli al webinar "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030"

Bari

22/04/2021 **Informazioni Marittime** 104
Mezzogiorno, ZES, Recovery Plan, il convegno di Merita ed SRM

Brindisi

23/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 10 105
Porto, iter dei dragaggi È pressing sul governo

23/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 16 107
Riqualificazione del porto strada ancora in salita: servirà un'altra riunione

Taranto

23/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 12 108
Alla Commissione Ecomafie Prete sentito sui dragaggi al porto

22/04/2021 **Ansa** 109
Porti: a Taranto dragaggio per attracco navi da crociera

22/04/2021 **Informare** 110
Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nel porto di Taranto è aumentato del +9,1%

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

23/04/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 27 111
Porto da riqualificare, Autorità e Comune d'accordo

22/04/2021 **Ansa** 112
Porti: Crotone e Corigliano, vertice Regione su investimenti

22/04/2021 **Il Lametino** 113
Porti Crotone e Corigliano, vertice in Regione sugli investimenti

22/04/2021 **LaC News 24** *di Redazione* 114
Area portuale Gioia, imprenditori taglieggiati dal clan Pesce: «Entro domani voglio i soldi»

22/04/2021 **Nuova Cosenza** 116
Porti Crotone e Corigliano, vertice in Regione su investimenti

22/04/2021 **Reggio Tv** *Redazione ReggioTV* 117
Investimenti per i porti di Crotone e Corigliano, vertice in Regione

22/04/2021 **Stretto Web** 118
Porti Crotone e Corigliano, vertice in Regione sugli investimenti

Cagliari

23/04/2021 **La Nuova Sardegna** Pagina 18 *DI GAVINO MASIA* 119
I maestri d'ascia nel porto industriale

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/04/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 120
In Consiglio si ritorna a parlare di waterfront e variante Cannitello

Catania

23/04/2021	La Sicilia Pagina 16	122
<hr/>		
22/04/2021	Sicilia Report <i>Redazione CT</i>	123
<hr/>		
Porto di Catania, priorità alla sicurezza della struttura e alle legalità contrattuali		

Augusta

23/04/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 15	124
<hr/>		
Di Mare: «Chiovelli? Non condivido la scelta»		

Palermo, Termini Imerese

23/04/2021	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 5	125
<hr/>		
Alta velocità, porti treni a idrogeno Sicilia formato Recovery		

Focus

23/04/2021	Il Mattino Pagina 9	127
<hr/>		
Sviluppo dei porti e logistica IL MEZZOGIORNO NEL PNRR il governo dimentica il Sud		
23/04/2021	MF Pagina 20	<i>NICOLA CAPUZZO</i> 129
<hr/>		
Non finisce il caro container		
22/04/2021	Ship Mag	131
<hr/>		
Recovery, bozza del PNRR e fondo complementare domani in Cdm / I documenti		
22/04/2021	Ship Mag	132
<hr/>		
Sportello Unico e dragaggi, Paita (IV): Riforme e risorse in arrivo per il rilancio dei porti		
23/04/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 11	<i>Marco Mobili, Marco Rogari</i> 133
<hr/>		
Enti pubblici, 50 nomine in lista d' attesa		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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



I dodici club ribelli
Il flop della Superlega
e i bilanci in rosso
di **Mario Gerevini**
e **Daniele Sparisci** alle pagine 42 e 43



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



Tensioni nella maggioranza dopo lo strappo di Salvini. Piano Recovery da 221 miliardi, il nodo della governance

Aperture, Regioni all'attacco

«Rivedere le misure su scuola e coprifuoco». La ministra Gelmini: verifica ogni 15 giorni

FORZATURE PERICOLOSE

di **Massimo Franco**

È un po' troppo presto. Registrare i primi smarcamenti all'interno della maggioranza senza aspettare nemmeno che il Paese sia stato messo in sicurezza è preoccupante. Denota una visione ombelicale nella quale si mescolano calcoli politici e pulsioni caratteriali. Ma il saldo è comunque in perdita. Vedere il leader Matteo Salvini alla testa della protesta di Regioni e Comuni della Lega perché Palazzo Chigi ha mantenuto il coprifuoco alle dieci di sera invece di spostarlo alle undici, lascia stupefatti. Per un aspirante premier è un atteggiamento populista.

Anche perché appena la settimana scorsa lo stesso Salvini aveva esultato per le riaperture decise dal governo. Se le era intestate, con l'aria di chi si schermisce solo per sottolineare ulteriormente la propria vittoria. E su Mario Draghi aveva speso parole di stima e quasi di gratitudine. Di colpo, invece, è tornato a scartare, appoggiandosi come braccio armato anche alla conferenza delle Regioni guidata del leghista friulano Massimiliano Fedriga. Forse soffre la sua concorrente di destra, Giorgia Meloni, che ha ironizzato su quel successo leghista sostenendo che sarebbe poca cosa e bisognerebbe riaprire di più e subito. Ma la leader di Fratelli d'Italia è all'opposizione e questo in democrazia fa la differenza.

continua a pagina 3

Le Regioni contro il governo: su riaperture, scuole, ristorazione e coprifuoco che vorrebbero alle 23. La ministra Mariastella Gelmini apre: verifiche ogni due settimane. Dopo lo strappo della Lega cresce la tensione nella maggioranza. E sul Recovery pressing della politica per la governance.

da pagina 2 a pagina 11

LA STRATEGIA

Vaccini e rilancio: i passi di Draghi

di **Francesco Verderami**
a pagina 3

GIANNELLI



LA RIFLESSIONE

Perché indagare sulla giustizia

di **Sabino Cassese**

«S e il pubblico vede i giudici come politici con la toga, la sua fiducia nelle corti e nella legalità può solo diminuire, riducendo il potere delle corti, incluso quello di agire come controllori degli altri poteri». «La legalità dipende dalla fiducia che le corti siano guidate da principi giuridici, non dalla politica».

continua a pagina 28

La storia Abbandonata da piccola, chiede aiuto per un test genetico



Daniela Molinari deve compiere 48 anni, abita fuori Milano con il marito e lavora a Legnano in un'associazione che aiuta i disabili

«Sono malata e lei si nega Mia madre è disumana»

di **Andrea Galli**

«Mia mamma biologica? Un atteggiamento disumano, la malattia corre e io non ho più tempo». Parla Daniela Molinari: invano chiede alla donna che abbandonò neonata di aiutarla nella mappatura del Dna per accedere a una cura oncologica sperimentale americana.

a pagina 25

GIORNATA DELLA TERRA, IL VERTICE



Joe Biden, 78 anni, alla Giornata mondiale della Terra

La svolta di Biden per il clima: tagli ai gas del 52%

di **Giuseppe Sarcina**

Un taglio alle emissioni di anidride carbonica per almeno il 52 per cento entro il 2030. È la promessa del presidente Joe Biden, all'apertura della Giornata della Terra.

alle pagine 12 e 13 **S. Gandolfi**
con un commento di **Guido Santevecchi**

CHIUSA L'INCHIESTA SUL PONTE DI GENOVA

Crollo del Morandi, gli accusati sono 69 «Mai fatti i lavori»

di **Andrea Pasqualetto**

Per i 43 morti nel crollo del Ponte Morandi sono 69 gli indagati tra manager e tecnici. La procura di Genova chiude l'inchiesta e contesta anche l'omicidio stradale. «Su quel ponte non sono mai stati eseguiti lavori».

alle pagine 22 e 23

MILANO, L'ANNUNCIO DI GAMACCHIO

Il giudice si fa da parte «Ho conti non pagati»

di **Luigi Ferrarella**

Piero Gamacchio, 67 anni, tra i giudici più stimati a Milano, va in aspettativa anticipando la pensione già prevista a luglio. La decisione dopo le accuse sul social. «I conti non pagati nei ristoranti? Rimedierò, ma mai influenze sul mio lavoro».

a pagina 24

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La cicatrice

Lui ha detto che lo rifarebbe, ma noi che cosa avremmo fatto al posto suo? Se, essendoci imbattuti per strada in una ragazza conosciuta appena di vista, avessimo intuito che i due minorenni balfordi che le ronzavano intorno avevano cattive intenzioni? Certi bivi esistenziali si risolvono nello spazio di pochi secondi. Quanti ne servono per girarsi dall'altra parte, raccontandosi che la situazione non è abbastanza chiara per giustificare un intervento che potrebbe risultare persino controproducente. Oppure per avvicinarsi alla ragazza, chiederle se va tutto bene e capire che il suo «sì» smozzicato dalla paura nasconde una richiesta di aiuto. Ci vuole molto coraggio per scegliere la busta numero 2 ed entrare di propria iniziativa nella vita limacciosa degli altri, mettendo in



conto che potrebbe succederci quel che in effetti è successo a lui: che uno dei bulli abbia un coltello nel pugno e lo usi per sfregiargli il volto dalla narice all'orecchio.

Lui, Michele, stava salendo sul motorino dopo avere consegnato una pizza a domicilio in un quartiere residenziale di Verona quando ha scelto di non girarsi dall'altra parte. Non solo ha detto che lo rifarebbe, ma che lo aveva già fatto: a 14 anni, per difendere la ragazzina con cui stava all'epoca da un branco di teppisti. Forse aveva ragione don Abbondio. Il coraggio, uno non se lo può dare. Però almeno lo può riconoscere: la petizione per riparare la cicatrice di Michele ha raggiunto i trentamila euro in poche ore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10423
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano



“Via i vitalizi ai senatori corrotti”: in 3 giorni l'appello sul sito del Fatto supera le 90 mila firme. L'idea di dare altri soldi pubblici ai ladri non va proprio giù



Venerdì 23 aprile 2021 - Anno 13 - n° 111
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

M. FINI VINCE LA CAUSA

“B. delinquente e malavitoso”: ora si può dirlo



◉ IURILLO A PAG. 9

AVVOCATA E SENATRICE

Bongiorno: M5S contro il doppio ruolo in conflitto

◉ MASALI A PAG. 5

CHIUSE LE INDAGINI

Morandi, in 51 anni sul pilone niente interventi

◉ GRASSO A PAG. 7

I VERBALI DI CONSP

La segretaria di Lotti: Tiziano mi indicò Russo

◉ LILLO E PACELLI A PAG. 8 - 9

NON MI SENTO ITALIANO

Gaber combatteva il mondo di mezzo ed è stato sconfitto

Massimo Fini

“Io non mi sento italiano” è un album di Giorgio Gaber pubblicato postumo. Vi si sente tutta l'amarrezza, la disillusione, il disincanto di un uomo che ha attraversato la vita italiana dal 1939 al 2003. Gaber e io siamo più o meno della stessa mandata, la nostra vita si è svolta in campi diversi, ma esistenzialmente abbiamo vissuto lo stesso tempo.

A PAG. 17



Mannelli

NEL SOLO DELLA TRADIZIONE LEGHISTA



LUI COL TRICOLORI DI SI FULIBRE LA FACCIA

RECOVERY PLAN Ecco le prime slide del nuovo Piano

Pnrr: Draghi fa come Conte, ma meno green e più lobby

■ Un progetto da 191,5 miliardi a cui si aggiunge un “fondo” extra di 30 miliardi da spendere senza il controllo europeo. L'impatto sull'economia sarà uguale al vecchio Piano

◉ CANNAVÒ A PAG. 6



“TROPPO PRESTO” L'ALLARME DELLA J. HOPKINS UNIVERSITY

Sicuri di aprire?

“AL NORD ITALIA I MORTI DI COVID SONO IL DOPPIO DELLA MEDIA UE”



REGIONI VS DRAGHI
FEDRIGA, CON TUTTI I PRESIDENTI, TIRA LA VOLATA A SALVINI: SCUOLE PIÙ CHIUSE E BASTA COPRIFUOCO. INTANTO LA MERKEL BLOCCA I LÄNDER PER FRENARE I CONTAGI

◉ MARGOTTINI E SALVINI A PAG. 2 - 3

VERSO LE PRESIDENZIALI

Macron fa flop, l'alternativa ora è solo la Le Pen



◉ DE MICCO A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Chi vuole la fine dei 5S a pag. 5
- Lerner Lettera a Giuseppe Conte a pag. 11
- D'Agostino Torni il Mattarella a pag. 11
- Gomez Cazzola, ma che dice? a pag. 11
- Caselli Poker a tre sull'ergastolo a pag. 16
- Luttazzi I perché della sinistra a pag. 10

IL CALCIO DEL '44

La leva spezzina che batté anche il Grande Torino



◉ ANTONIUCI A PAG. 18

La cattiveria

Fl, Lega, Iv e Azione propongono insieme una commissione sull'uso politico della giustizia. All'accettazione del San Raffaele



WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Separiamo le carriere

Marco Travaglio

Tra tutte le critiche al suo video, la più grottesca è che Grillo abbia politicizzato il processo per stupro a suo figlio. Infatti dai 5Stelle non s'è levata una sola voce in sua difesa: due o tre hanno solidarizzato sul piano umano, qualcuno ha taciuto, tutti gli altri (Conte in primis) l'hanno criticato. Come dovrebbe accadere in tutti i partiti se fossero comunità di uomini liberi e non cosche mafiose in cui, appena viene toccato il boss, tutti fanno fronte comune a prescindere. Quando qualcuno in FI, nella Lega e in Iv oserà contraddire anche timidamente il suo capo, potrà parlare di Grillo e dei 5Stelle. Nell'attesa, tacete e vergognatevi. Qui, se qualcuno sta politicizzando quel processo, è la legale della presunta vittima Giulia Bongiorno, ultima bandiera del partito trasversale degli "onorevoli avvocati" che si dividono fra le aule di giustizia e quelle parlamentari se non addirittura governative (lei, nel Conte-1, era financo ministra). Se Grillo, per i motivi appena illustrati, non è in grado di intimidire i giudici di suo figlio, non si può dire altrettanto della sen. avv. Bongiorno, responsabile Giustizia della Lega e legale di Salvini. Il quale ha subito chiesto "le dimissioni di Grillo dalle sue cariche" (quali?) e detto la sua sul processo di Tempio Pausania. Il sospetto lanciato dal M5S che sappia qualcosa di troppo del tutto infondato: il Cazzaro Verde esterna solo quando non sa di cosa parla, altrimenti tace.

Il vero scandalo è il conflitto d'interessi dei parlamentari eletti per "rappresentare la Nazione" e poi ridotti a rappresentante fittizio o catto. Lo facevano Previti, Pecorella, Ghedin, Taormina nel centrodestra, Pisapia e Calvi nel centrosinistra, spesso sedendo nelle commissioni Giustizia che riformavano o depenalizzavano i reati dei loro clienti (chissà le parcelle, dopo). I primi invocavano ispezioni ministeriali contro i magistrati dei loro processi, trasformavano in interrogazioni le istanze respinte dai giudici, usavano i loro impedimenti parlamentari per far slittare le udienze dei clienti (soprattutto uno). Taormina, sottosegretario agli Interni, andava in aula con la scorta del ministero a difendere un imputato di mafia contro cui il ministero era parte civile, ma lui almeno ebbe il buon gusto di dimettersi. Bei tempi quando i principi del foro De Nicola e Vassalli chiudevano lo studio appena assumevano pubbliche funzioni. Un giorno di fine anni 70 Scalfaro, vicepresidente della Camera, dovette sorbirsi l'interminabile cantilena di un avvocato-deputato che spiegava come e qualmente si dovesse riformare un articolo del Codice. Alla fine, esaurito, lo interruppe: "Avvocato, s'è fatto tardi: ci dica quale processo vuole sistemare, così la facciamo finita". Altri tempi, altri stili.



IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 11 - 20121 Milano. Tel. 02 86869001. Sped. in Abb. Postale - SE 535700020001 - 492004 Art. 1, c. 1, L. 4882/2004



ANNO XXVI NUMERO 95

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 23 APRILE 2021 - € 1,80

Dannato lo scrittore (Philip Roth), dannato il biografo (Blake Bailey). Ora aspettiamo l'indignazione da #MeToo degli scrittori femministi

Dannati fino alla settima generazione. Vale anche per la parentela letteraria. Non abbiamo fatto in tempo a finire la biografia di Philip Roth scritta da Blake Bailey...

Non si sa da che parte cominciare, per distruggere le imbecillità. L'editore Norton evidentemente era convinto di aver pubblicato la biografia autorizzata...

Non si sa da che parte cominciare, per distruggere le imbecillità. L'editore Norton evidentemente era convinto di aver pubblicato la biografia autorizzata...

gere agli amici di cui si fidava e prendeva nota di tutte le critiche, per quanto feroci e distruttive. Quando l'interlocutore cercava di prendere fiato Philip Roth chiedeva "ancora".

Affinità necessarie

Draghi abbraccia Giorgetti (e Salvini): "Superare lo strappo"

Non solo coprifuoco. La Lega ora chiede nomine e deleghe. Il premier media: "L'assetto non cambia"

Obiettivo Mit e Viminale

Roma. E' l'uomo di mezzo ma tutto intero. Si astiene per contenere Salvini, non rompe ma incolla la Lega al governo...



MARIO DRAGHI

idea che anche la Lega debba stare dentro e stare in maniera onesta. La vera fortuna di Salvini non è far parte di questo esecutivo...

Orlando: "Così non va"

Il Pd non sa che fare con Salvini. Non possiamo inseguire le sue dichiarazioni". Il sogno Ursula

Roma. Doveva rovesciare il tavolo dopo l'arresto della Lega, invece lancia un nobilitismo "punto per le riforme". Il segretario del Pd teme "il logoramento dell'esecutivo".

UN RECOVERY DA SOGNO. ESCLUSIVA

Scommettere sulla concorrenza contro le rendite di posizione, eliminare i colli di bottiglia per combattere la corruzione. Così il vincolo esterno può salvare l'Italia. Anteprime Pnrr

L'Economist che sarà oggi in edicola si chiede senza troppi giri di parole se sul governo Draghi, in Italia e in Europa, non ci sia un eccesso di aspettative tale da aver trasformato l'ex presidente della Bce in qualcosa che il presidente del Consiglio oggettivamente non potrà essere mai: l'uomo della Provvidenza.

La Bce, con malizia, ricorda che saper gestire una Banca centrale, anche se si tratta di una banca molto politica com'è la Bce, è diverso da saper gestire un paese per una ragione facilmente intuibile: "Quando si è alla guida della Bce, se si tira una leva il denaro esce. Al governo italiano, se si tira una leva si può scoprire che quella leva non è collegata a nulla".

cento è costituito da incentivi alle imprese, il 5 per cento è costituito da trasferimenti alle famiglie e il 24 è costituito dalle cosiddette riduzioni di contributi datoriali. Ma oltre a tutto questo è prima di tutto un piano che punta a ridisegnare la geografia economica, politica e istituzionale dell'Italia dei prossimi sei anni...



ANHA DEPO: SVEGLIAMO PER IL COPRIFUOCO. CHE IO NON MI FACIO DIRE COME VIVERE DA NEJUNO

Ecco la governance

La struttura è definita: al Mef il software di controllo. Ma il Pnrr sarà un ostacolo in Cdm. Il testo/1

Roma. L'impressione è che Mario Draghi avrà un ruolo particolare con la definizione di tempi certi per le indagini preliminari, riduzione del numero dei procedimenti, miglioramento dell'organizzazione dell'attività degli uffici giudiziari con una maggiore responsabilizzazione dei dirigenti, riforma del sistema elettorale e del funzionamento del Consiglio superiore della magistratura.

La giustizia di Draghi

Tempi certi e controlli forti per evitare indagini eterne. Svolta garantista nel Recovery. Il testo/2

Roma. Riduzione dei tempi dei processi penali in particolare con la definizione di tempi certi per le indagini preliminari, riduzione del numero dei procedimenti, miglioramento dell'organizzazione dell'attività degli uffici giudiziari con una maggiore responsabilizzazione dei dirigenti, riforma del sistema elettorale e del funzionamento del Consiglio superiore della magistratura.

Le tasse di Draghi

Nuova Irpef, assegno unico e uno meno per capire come cambierà il fisco: Bordignon. Il testo/3

Roma. La riforma fiscale c'è, sta dentro il mega piano per la ripresa e la resilienza, del quale potrebbe utilizzare parte delle risorse. In realtà, non è compresa nel perimetro del piano, piuttosto lo accompagna, così come le riforme della giustizia e della pubblica amministrazione; tutte e tre saranno soppesate con il bilancio a Bruxelles.

Già ricominciamo a consegnare l'Italia a Salvini?

L'Infiltrato sta trovando la sua misura. Draghi la troverà, ma ha pochi strumenti e pochi corazzieri

Non per essere frondista a tutti i costi, ma il sistema istituzionale e politico italiano è curioso. Il nuovo governo è affidato in campo aperto da

trato, quel senatore Salvini che si fa araldo chiassoso delle regioni, tutti dei ristoratori, degli ambulanti, degli interessi lesi dalle chiusure sanitarie (parecchi), della gente comune piegata dall'immane difficoltà di lavorare e vivere e studiare (per allievi e insegnanti e famiglie) in regime di epidemia. Sul coprifuoco ha coniato apposta perfino il consenso del mio amico Crippa, che elettoralmente non vale poco.

la patria, e lo dico senza ironia, non si può distruggere dal ricatto e dalla slealtà di chi predica bene ma razzia male, da chi si astiene calloso sulla questione oggi principale decisa dal governo di cui fa parte, in attesa di un'occasione, un'opportunità per quanto si può e sbracato quanto si vuole. E il premier non ha alcuno strumento, salvo la crisi improponibile di un improbabile cambio di maggioranza in corsa (l'infiltrato lo sa, Draghi non tarderà a rendersene conto) per ammansire o far stramazze la Bestia.

Estremisti* taleban*

Per molt* esperti* il ritiro di american* e altr* da Kabul sarà una catastrofe per le donne

In Afghanistan arriva una svolta storica perché dopo l'annuncio del presidente americano Joe Biden stanno per ritirare tutti* dal conflitto. Non stiamo parlando soltanto di american*, ma anche di italian*, rumen*, inglesi, tedeschi* e turchi*... per citare alcuni dei contingenti militari più numerosi. Alcuni* esperti* però avvertono: c'è il rischio altissimo che il paese dopo vent'anni finisca di nuovo nelle mani di quel movimento di guerriglieri* islamisti* che vuole riprendersi il paese e combattere con il nome di: talebani. Si tratta di estremisti* che imporranno alle donne regole severissime, impediranno loro di studiare e di lavorare e le costringeranno a vivere prigioniere dentro all'esterno se non accompagnate da un tutore maschile.

Il referto

Com'è che i lavoratori di Amazon hanno rifiutato il sindacato? Gli errori e le prossime occasioni

Milano. Mesi di campagna per il referendum, testimonial famosi, dirette sociali, comizi, testimonianze degli attivisti. Come se i talebani non fossero mai andati via. Per un riflesso molto facile da capire siamo quasi tutti* contenti* in occidente che la presenza militare straniera in Afghanistan sia agli sgoccioli (i militari andranno via entro settembre), ma ci saranno conseguenze brutali e dobbiamo essere consapevoli e preparati. Ad alcuni* sembrerà che questo testo sia un tentativo di relativizzare o minimizzare le richieste di chi vuole un linguaggio più neutro e considera la cultura occidentale troppo maschilista. Non è così: se c'è un problema grande nel lontano Afghanistan non vuol dire che non si possa discuterne di altre cose. E' semplice insiemistica. Ma su milioni di donne afgane si sta abbattendo una catastrofe epocale e quasi non se ne parla. Per vent'anni hanno vissuto con la promessa di un miglioramento e adesso rischiano di finire nelle mani dei peggiori fanatici dell'Asia. Dovrebbe essere più attenzione tutta*.

Ucraina e Navalny, due ritiri di Putin inaspettati

Fiammini e Zafesova nell'inserto IV

Andrea's Version

Diceva mercoledì il tweet di Nicola Piovani, il quale senza dubbio è un compagno: "Capisco il dolore e il dramma di un padre, soprattutto di un padre che ha avuto una figlia stuprata da un gruppo di maschi per divertimento". Polemico, un secondo tweet gli rispondeva: "Ma non erano i grillini i foresti e quelli di sinistra i garantisti?". Il terzo tweet appoggiava il secondo: "E' già proprio così!". M'è venuto, chissà perché, da chiamare al telefono Paolo Meli, Walter Veltroni e Antonio Polito. Di sinistra più o meno tutti. E loro tre apparecchi tutti e tre occupati. Strano. Che stessero parlando tra di loro era un'eventualità di una sua mattina. Quando ricordo, però, quei tu-tu. Quanti titoli di giornali concepiti sempre insieme. Quanto garantismo di sinistra tornava alla memoria. E quale grande scuola di cultura, provato a pensarci, con tre direttori soltanto, ha saputo regalarci, ancora tre decenni dopo, tre tweet di tre fessi su tre.

Non solo clima

Il messaggio di Xi Jinping al summit organizzato da Biden: siamo più bravi di voi

Roma. Il clima non era mai stato così tanto politico. La partecipazione virtuale del presidente cinese Xi Jinping al Leaders Summit on Climate, vertice organizzato dall'America di Joe Biden, è l'ennesimo messaggio di apertura al dialogo su un tema che, al di là degli obiettivi e del tempo, è anche molto d'immagine. America e Cina, che insieme sono responsabili di più del 40 per cento del totale delle emissioni del globo, sono pronte a lavorare insieme come potenze responsabili, dice il leader cinese. Il sottotesto è: ci accusate di tutte le nefandezze del mondo, ma sul clima noi siamo i più ragionevoli. Il Green Deal con caratteristiche cinesi ha molto a che fare con il messaggio mandato da Xi Jinping nel 2017 al Forum di Davos, quando propose al mondo l'immagine di una Cina che, praticamente da sola, difende la globalizzazione e il multilateralismo. Xi ci riprova con il clima, un argomento importante per l'opinione pubblica cinese - che ha vissuto e a volte vive ancora le proibizioni di un lockdown e il confinamento - e quella internazionale. Ma il messaggio climatico da parte di Pechino è anche e soprattutto estetico: è l'immagine di sé da propagandare nel mondo.

Ieri Xi Jinping ha parlato per quarto dopo il padrone di casa, Biden, il segretario di stato Antony Blinken e il segretario generale delle Nazioni Unite, António Guterres.

Il referto

Com'è che i lavoratori di Amazon hanno rifiutato il sindacato? Gli errori e le prossime occasioni

Milano. Mesi di campagna per il referendum, testimonial famosi, dirette sociali, comizi, testimonianze degli attivisti. Come se i talebani non fossero mai andati via. Per un riflesso molto facile da capire siamo quasi tutti* contenti* in occidente che la presenza militare straniera in Afghanistan sia agli sgoccioli (i militari andranno via entro settembre), ma ci saranno conseguenze brutali e dobbiamo essere consapevoli e preparati. Ad alcuni* sembrerà che questo testo sia un tentativo di relativizzare o minimizzare le richieste di chi vuole un linguaggio più neutro e considera la cultura occidentale troppo maschilista. Non è così: se c'è un problema grande nel lontano Afghanistan non vuol dire che non si possa discuterne di altre cose. E' semplice insiemistica. Ma su milioni di donne afgane si sta abbattendo una catastrofe epocale e quasi non se ne parla. Per vent'anni hanno vissuto con la promessa di un miglioramento e adesso rischiano di finire nelle mani dei peggiori fanatici dell'Asia. Dovrebbe essere più attenzione tutta*.

Ucraina e Navalny, due ritiri di Putin inaspettati

Fiammini e Zafesova nell'inserto IV

Andrea's Version

Diceva mercoledì il tweet di Nicola Piovani, il quale senza dubbio è un compagno: "Capisco il dolore e il dramma di un padre, soprattutto di un padre che ha avuto una figlia stuprata da un gruppo di maschi per divertimento". Polemico, un secondo tweet gli rispondeva: "Ma non erano i grillini i foresti e quelli di sinistra i garantisti?". Il terzo tweet appoggiava il secondo: "E' già proprio così!". M'è venuto, chissà perché, da chiamare al telefono Paolo Meli, Walter Veltroni e Antonio Polito. Di sinistra più o meno tutti. E loro tre apparecchi tutti e tre occupati. Strano. Che stessero parlando tra di loro era un'eventualità di una sua mattina. Quando ricordo, però, quei tu-tu. Quanti titoli di giornali concepiti sempre insieme. Quanto garantismo di sinistra tornava alla memoria. E quale grande scuola di cultura, provato a pensarci, con tre direttori soltanto, ha saputo regalarci, ancora tre decenni dopo, tre tweet di tre fessi su tre.



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



VENEDÌ 23 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 96 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

LE SCELTE DI DRAGHI

Battaglia sul coprifuoco Furia Regioni e ristoratori e il governo apre Salvini finisce nell'angolo

di **Augusto Minzolini** e **Adalberto Signore**

Le scelte dell'esecutivo sulle prossime riaperture agitano le Regioni. Il dissenso dei governatori viene formalizzato in una lettera, consegnata dal presidente della conferenza Stato-Regioni, il leghista Massimiliano Fedriga, al premier Draghi. L'attacco è su due fronti: il coprifuoco alle 22 fino al 31 luglio e il limite minimo del 70% in presenza per la riapertura delle scuole. Il ministro Gelmini apre a una rimodulazione della misura in anticipo sulla base della curva del contagio. Lo strappo di Salvini rischia di mettere il leader del Carroccio ai margini nella partita del Colle.

con **Cuomo, Napolitano** e **Scafì** da pagina 2 a pagina 5

STOP ALLE 22: UTOPIA VIA DI MEZZO INEVITABILE, MA ANCHE INAPPLICABILE

di **Alessandro Sallusti**

L'accordo per la riapertura con coprifuoco alle 22 è ovviamente un fatto politico e non scientifico (il virus non ha l'orologio). Evidente che in un governo di coalizione impura si debba trovare un punto di equilibrio. Lega e Forza Italia erano per riapertura più spinte, le sinistre e i Cinque Stelle per chiusure più rigide. Morale, si riapre ma solo fino alle 22, il che - più che accontentare qualcuno - scontenta tutti i partiti.

Si poteva fare diversamente? Politicamente forse no, ma non mi pare un grosso problema. Primo perché se la situazione dei contagi migliorerà è già deciso che le maglie si allenteranno, secondo perché siamo di fronte a una regola sostanzialmente inapplicabile. Io, per età e ruolo, farò il possibile per ubbidire all'ordine, ma escludo che alle 21,30 le città popolate da migliaia di persone in giro per ristoranti, bar e locali aperti, con cielo e aria primaverile, come per incanto si spopoleranno. Non accadrà, ci scommetto, e non ci sarà controllo in grado (...)

segue a pagina 3

STOP ALLE 22: TIRANNIA MISURA ODIOSA SE NON DITE A COSA SERVE, CANCELLATELA

di **Nicola Porro**

Il governo non ha cancellato il coprifuoco alle 22. Il ministro forzista (liberale?) degli Affari regionali Gelmini cerca di rassicurare dicendo che potrebbero rivederlo anche prima del 31 luglio. Ce lo auguriamo e probabilmente sarà così. Anche se temiamo con Milton Friedman che «niente è permanente come una misura statale temporanea». Il danno è fatto. Quale turista, quale agente di viaggi, quale albergo potrà programmare la stagione che sta arrivando? Un po' come quando questo governo chiuse il giorno prima gli impianti sciistici dicendo che si sarebbe magari rivista a marzo la decisione. Sono ancora lì che aspettano.

Il coprifuoco è la più odiosa delle manovre governative. Per questo il contorto hashtag (quelle paroline che girano in modo virale on line) #ioil22nonl'ovoglio è stato il più cliccato dalla rete. Il 22 non è solo l'orario del coprifuoco, che fino a decisione contraria si trascinerà fino a fine luglio, ma è anche l'anno della marcia (...)

segue a pagina 3

RIFORME E 221 MILIARDI IN ARRIVO

Cambiano giustizia, fisco e sanità Il piano per i soldi del Recovery

di **Gian Maria De Francesco**

Il governo Draghi si è dato due obiettivi prioritari per il Recovery plan. Il cambiamento nella Pa (digitalizzazione, snellimento delle procedure, semplificazioni) e della giustizia. A contorno ci sono anche il fisco e la concorrenza.

a pagina 6

SCANDALO A MILANO Il super-giudice scroccone si dimette per la vergogna

Non pagava ristoranti e debiti, Gamacchio costretto a lasciare. L'ombra di veleni a orologeria in Procura
Caso Grillo, bufera sul sottosegretario M5s

È POLEMICA SUL MINISTRO DADONE

Femminista solo con i selfie, ora togliti quelle scarpe rosse

di **Giuseppe Marino**



Ho 37 anni e sono una "ragazzina" (per questo Paese) ma faccio Ministro, non sono spostata ma scoglio ogni giorno di stare coi miei compagni, ho due figli bellissimi che portano il mio cognome e non essendo ragazza madre, amo la musica rock pesante ma non vedo in maniera "alternativa", guardo film strappalacrime ma so emotivamente fredda come il ghiaccio.

Sono un ammesso di stereotipi e nel corso della vita mi è stato fatto notare molte volte.

Cara Fabiana, sei così... Altro...



POLITICHE GIOVANILI Il ministro Fabiana Dadone

Per tre giorni è rimasta in silenzio, ministra con le scarpe rosse e la bocca cucita. Poi, assediata dalle richieste di prendere posizione sul caso del video di Beppe Grillo, ha messo da parte i dubbi: dovendo scegliere tra la presunta vittima di uno stupro e il sicuro autore di un'esternazione (...)

segue a pagina 10

Luca Fazzo

Dopo giorni di indiscrezioni e accuse sempre più circostanziate, ieri il giudice di Appello di Milano Piero Gamacchio è entrato in aspettativa, lasciando la toga. Troppa la vergogna per quei comportamenti descritti dal giornalista Gianluigi Nuzzi in una serie di post incalzanti sui social. Il magistrato, che in carriera ha partecipato a processi importanti dal Banco

Ambrosiano a Craxi, da Finmeccanica a Saipem, non avrebbe pagato conti al ristorante e non avrebbe mai saldato un debito di 40mila euro con un avvocato: «Leggerezze imperdonabili di cui mi scuso», ha ammesso. Ma dietro la faccenda si nasconde una guerra di potere fra le fazioni della Procura, con Gamacchio considerato troppo incline alle assoluzioni eccellenti.

a pagina 19 e a pagina 10

IL DRAMMA DEL DEPUTATO DEM ROMANO

«Mio figlio senza tomba» L'ultima vergogna Raggi

di **Laura Cesaretti**

«La tua vergogna non sarà mai abbastanza grande». È un'accusa terribile, che denuncia il dramma di centinaia di famiglie alle quali è impossibile dare sepoltura ai propri cari, quello lanciato ieri contro Virginia Raggi da un padre straziato, che è anche un importante dirigente del Pd. «Oggi sono 2 mesi che mio figlio Dario non è più con la sua mamma, con i suoi fratelli, con me - scrive su Twitter al sindaco M5s - due mesi che non riusciamo a seppellirlo».

IL COMMENTO

Che inciviltà in quei cimiteri sfasciacarrozze

di **Aurelio Picca**

Abbiamo stampate in petto file interrotte di bare. Ma ci siamo dimenticati che i cimiteri sono abbandonati.

a pagina 11

a pagina 11

L'ACCUSA: «SAPEVANO DEI RISCHI DAL 1990»

Ponte Morandi, maxi-processo per 69 imputati

di **Malpica** a pagina 17

MANCUSO: BERGOGLIO IMBARAZZANTE

La preghiera del Papa non piace al teologo

di **Serena Sartini**

Il Papa ha deciso di dedicare il mese di maggio per un rosario no-stop di 31 giorni contro il Covid ma il teologo Vito Mancuso non ci sta: «Chi crede ancora che la spiritualità autentica sia fatta di queste cose? Non è tutto un po' troppo imbarazzante?». Ed è polemica.

a pagina 8

BERSAGLIO FACILE

Dall'altare alla polvere tutti contro Agnelli

di **Tony Damascelli**

Sono tutti in piazza e sparano al bersaglio facile. Andrea Agnelli è l'orso del tiro a segno di chi lo corteggiava, gli affidava ruoli, richiedendo consulenze e consigli, omaggiandolo e riverendolo. Altare e polvere, un classico dei pusillanimità.

a pagina 27

TALENTI SENZA TEMPO

Ecco chi sono i tre eredi (im)possibili di Glenn Gould

di **Giordano Tedoldi**

a pagina 25

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN ARRE), DAL 2020 IN TUTTI I SERVIZI PUBBLICI, IL C.C. 108/MI/20



IL GIORNO

VENERDÌ 23 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, l'appello del sovrintendente Meyer

La Scala vuole ripartire dai talenti femminili «Ragazze, fatevi avanti»

Servizi in Lombardia



Milano, non paga cene e hotel

In attesa di un giudice "scroccone"

Giorgi a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

Così il coprifuoco uccide la ripresa

Nel decreto del governo è prolungato fino al 31 luglio. Ristoratori e albergatori: i turisti andranno in Spagna e Grecia
Pressing delle regioni: fate retromarcia. Il ministro Gelmini apre: tagliandi periodici, primo step a metà maggio

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Tutti in casa alle 22

Un grave errore Draghi corregga o non si riparte

Raffaele Marmo

Il decreto cosiddetto (ma proprio cosiddetto) «riaperture» rischia di rivelarsi un terribile boomerang per l'intero Paese. E sarà bene che il governo Draghi vi rimetta le mani con urgenza, prima che il provvedimento aggiunga altri gravi danni, economici e sociali, a quelli causati dalla pandemia. Il coprifuoco fermo alla 22, addirittura fino al 31 luglio, contiene un contraddittorio e devastante messaggio per la comunità nazionale e per quella internazionale: l'Italia vorrebbe aprirsi, ma di fatto rimane blindata. E poco conta che da Palazzo Chigi abbiano fatto sapere informalmente che la scadenza sarà rivista e verosimilmente anticipata.

Continua a pagina 2

**LA PROMESSA DEI GRANDI DELLA TERRA: «TAGLIEREMO LE EMISSIONI»
FORUM DEL NOSTRO GIORNALE SULLE STRATEGIE ITALIANE PER IL CLIMA**



ULTIMA CHIAMATA

Farruggia a pagina 9

DALLE CITTÀ

Milano, dopo la tragedia

Il papà di Edith soffocata dalla madre: «Lotto per lei»

Vazzana in Lombardia

Milano, blitz in centro

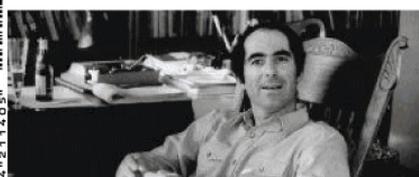
Catturato Cali il broker della coca in mezzo mondo

Palma nelle Cronache

Soncino, incidente sul lavoro

Preso a cornate da un toro Grave 55enne

Ruggeri nelle Cronache



La vendetta postuma del MeToo

«Biografo molestatore» Fermato il libro su Roth

Pioli a pagina 13



Suono e fascino, la musica torna al passato

Vinile batte Cd, 33 giri di bellezza

Neri a pagina 27

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



Domani su Alias

MIRAGGI Mentre lunedì apriranno cautamente le sale cinematografiche si inaugura oggi, su piattaforma, l'autorevole Bergamo Film Meeting



Oggi speciale sul 25 aprile

IL FIORE DEL PARTIGIANO Insetto sul 76° della Liberazione con storie, dimenticate, della Resistenza. L'Anpi mobilita l'antifascismo



Culture

LIDIA CURTI Nello sconfinare di corpi e linguaggi. Addio alla critica femminista e intellettuale napoletana Marina Vitale pagina 10

quotidiano comunista il manifesto I NOSTRI PRIMI 50 ANNI -5

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

VENERDI 23 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 96

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Foto Ansa



Al summit mondiale sul clima convocato da Biden i 40 capi di stato vanno in ordine sparso. Il presidente Usa torna all'Accordo di Parigi e annuncia la neutralità delle emissioni di gas serra nel 2050. La Cina 10 anni dopo. L'Onu e la scienza: potrebbe essere troppo tardi pagine 2,3

Summit mondiale Sul clima grandi parole ma l'azione rimane flebile

GIUSEPPE ONUFRIO

Finiva l'era negazionista di Trump riprende dunque, ma in modo troppo flebile, il filo del discorso, in una situazione pandemia dagli esiti ancora incerti. Di certo c'è solo che le politiche contro la crisi climatica segnano il passo.

— segue a pagina 2 —

Recovery plan Un grande progetto con Parlamento e cittadini all'oscuro

ALDO CARRA

Sono ben 57 opere pubbliche per un costo complessivo di 83 miliardi, da gestire sotto la guida di 29 commissari. Si tratta prevalentemente di opere ferroviarie e di progetti preesistenti.

— segue a pagina 15 —

American Jobs Plan Stato e lavoro, Biden un esempio di radicalismo

LAURA PENNACCHI

La preparazione del Recovery Plan dell'Italia dovrebbe fare davvero tesoro del radicalismo sui generis, tanto "pragmatico" quanto "ispirato", che Joe Biden sta mostrando da presidente degli Stati Uniti.

— segue a pagina 15 —

SALVINI: «FANNO BENE A PROTESTARE». GELMINI: «SULLA SCUOLA POSSIBILI DEROGHE»

Riaperture, le regioni all'attacco

Il braccio di ferro sulle riaperture è destinato a proseguire. Nel varco aperto da Salvini con il suo rifiuto di votare il decreto senza il posticipo di un'ora del coprifuoco e l'agibilità dei ristoranti al chiuso si sono inflatate ieri le regioni. Il leghista Fedriga convoca una riunione straordinaria della Conferenza Stato-Regioni e attacca: «Si è incrinata la leale collaborazione con lo Stato». Oggetto del contendere, il coprifuoco e la scuola in presenza. I governatori chiedono a Draghi un incontro per parlare anche di ristoranti, palestre, matrimoni.

Salvini li spalleggia ma conferma «fiducia in Draghi». La ministra Gelmini risponde che il coprifuoco non durerà fino al 31 luglio (l'ipotesi è di spostarlo alle 23 da metà maggio) e che sul 70% in presenza a scuola «le regioni potranno derogare».

COLOMBO A PAGINA 4

RECOVERY, NELLA BOZZA TAGLIO DI 2 MLD Sulla sanità i conti non tornano

Ancora mistero sul testo del Piano nazionale di ripresa e resilienza che oggi va in consiglio dei ministri ma sarà approvato la settimana prossima. Nella

bozza del Mef i fondi alla salute sono 15,6 miliardi (2,4 in meno del piano Conte), ma il ministro Speranza parla di 19,7 miliardi. FRANCHI A PAGINA 7

Lele Corvi



MEDIO ORIENTE

Missile siriano verso il nucleare israeliano



È stata una notte ad alta tensione quella di mercoledì in Medio Oriente: ai raid israeliani sulla Siria (non una novità) stavolta Damasco ha risposto lanciando un missile che è caduto a una trentina di chilometri dal reattore nucleare israeliano di Dimona. Un messaggio dell'Iran. GIORGIO A PAGINA 8

Crisi sociale/pandemia Precariato e ceti medi riguardano la sinistra

Manfredi Alberti PAGINA 15

Governo La guerra dei bottoni sul coprifuoco

Marco Bascetta PAGINA 4

Il dittatore Erdogan Lettera aperta al presidente Draghi

Murat Cinar PAGINA 14

ALDO MORRONE «Vaccini per tutti o durerà 8 anni»

Intervista ad Aldo Morrone, direttore scientifico del San Gallicano di Roma: «Infantile credere che a Natale avremo sconfitto la pandemia. Se non cominciamo a pensare anche alla capacità di portare i vaccini anche nei posti più remoti nel Sud del pianeta, se non includiamo anche gli homeless, i rifugiati e i clandestini, il Covid-19 durerà otto anni». «Durante la Seconda guerra mondiale ci fu una moratoria per la penicillina. Ci sono momenti della Storia in cui non si può che salvare vite umane. Poi si potrà pensare ai profitti». MARTINI A PAGINA 5

ALBUM 1971-1979 il manifesto compie 50 anni dal 28 aprile in edicola un numero da collezione il manifesto

10423 9 4770025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N°111 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 23 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISCHIA E PRODDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO L20

«Trianon Opera» su Rai5
De Simone: «Vi porto nel mio universo tra sacro e profano»
Stefano Valanzuolo a pag. 14



Il ritorno al passato
La rivincita del vinile trent'anni dopo vende più del cd
Federico Vacalebri a pag. 12



Lo strappo di Salvini
IL GIOCO DELLE PARTI NEL GOVERNO DRAGHI

Alessandro Campi

In politica, come nella vita reale, si gioca spesso al gioco delle parti: si dice e si fa quel che sarebbe meglio non dire e non fare (cose persino sgradevoli o apertamente polemiche) sapendo che la controparte, anche se ufficialmente fa l'offesa o mostra irritazione, ha ben capito che si tratta d'una scelta indotta da una qualche necessità o momentanea convenienza. Nell'intimo, tutti sanno che il contrasto al dunque troverà una composizione.

In un governo come quello guidato da Draghi, unione resa obbligatoria dalla pandemia di cose politicamente troppo diverse, non deve dunque stupire che vi siano dissapori manifesti, impegni prima presi e poi disdetti, ripensamenti all'apparenza incomprensibili e, appunto, un reciproco gioco delle parti. Stavolta è toccato a Salvini dissociarsi dalla decisione del governo che sostiene, domani - vedrete - toccherà a qualcun altro su qualche altro provvedimento.

Va bene infatti il rispetto degli impegni presi, va bene il senso di responsabilità, ma ci sono anche elettori (i propri) ai quali rispondere e battaglie politiche da instaurarsi o sulle quali non si può troppo cedere se non al rischio di mostrarsi arrendevoli. In questo caso c'era poi il pressing sull'esecutivo di praticamente tutte le regioni italiane e di molte categorie, che considerano, peraltro con buoni argomenti, il coprifuoco alle 22 un freno alla ripresa delle attività economiche: una soglia peraltro più simbolica che reale dal momento che non si capisce quanto un'ora in più di movimento notturno possa favorire la diffusione del virus.

Continua a pag. 39

Napoli, in ospedali e cliniche mille sanitari non vaccinati

►La privacy rende praticamente impossibile applicare la legge «anti no vax»
La preoccupazione di colleghi e direttori Asl: «Possono contagiare i pazienti»

Lazio travolta. De Laurentiis, segnale a Gattuso: «Che spettacolo»

Ettore Mautone a pag. 7



Bruno Majorano, Pino Taormina e Roberto Ventre da pag. 16 a 19

Il punto

GLI AZZURRI I PIÙ IN FORMA NELLA VOLATA CHAMPIONS

Francesco De Luca a pag. 38

Dopo Superlega, le mosse Uefa

Lo sceicco del Psg, ha aggirato le regole ora fa il moralizzatore

De Luca e Majorano a pag. 13

Il giorno dell'ambiente
SE SALVARE LA TERRA DIVENTA UN BUSINESS



Erasmus D'Angelis

L'ambiente? È l'affare del secolo per l'Italia. Incredibile ma vero, ma la chiave per riparare i mostruosi danni globali e locali provocati dalla pandemia e per ridurre le nostre debolezze strutturali è nell'economia green.

Continua a pag. 39

Recovery, tagliato il superbonus Sud, porti al verde

►Sparisce la proroga per il maxisgravio al 110%
Finanziato solo lo scalo marittimo di Palermo

È ancora il superbonus ad accendere la polemica sulla versione quasi finale del piano per il Recovery targato Draghi, che il governo approverà oggi. Salta la proroga per il maxi-sgravio al 110%, l'alta velocità ferroviaria premia il Nord. Per i Porti finanziati solo quello di Palermo. Scompare il cashback.

Cifoni e Santonastaso alle pagg. 8 e 9

Le riaperture

Regioni, è rivolta strappate deroghe per le scuole

Diventa un caso l'inserimento delle deroghe sulle percentuali degli studenti in aula.

Evangelisti e Pirone a pag. 2

Le intercettazioni dell'arrestato a Sparanise Il fucile per la strage di Nizza scambiato per un po' di coca

Mary Liguori

Il mandato d'arresto europeo è stato spiccato un anno fa, eppure Endri Elezi, il presunto armiere dell'attentatore di Nizza stanato a Sparanise (Caserta) due sere fa, non faceva nulla per nascondersi. In paese era spesso in giro, accompagnato da un altro albanese che gli faceva da interprete o dalla compagna e dal figlio di quattro anni. Secondo le autorità francesi, cedette un fucile d'assalto all'autore della strage in cambio di 35 grammi di cocaina.

Dal dialogo intercettato tra lui e suo cugino, poi arrestato e morto suicida in carcere, partirono le indagini che portarono all'arresto di otto albanesi, secondo gli inquirenti armieri del jihadista franco-tunisino. Cinque di loro sono già stati condannati. Ieri stesso per Elezi la corte d'Appello di Napoli ha convalidato il fermo con la motivazione del pericolo di fuga. Il 28enne albanese si è difeso respingendo le accuse. Il 6 maggio l'udienza che aprirà la strada all'estradizione.

A pag. 11

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®

FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

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

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 29/04/2019



BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

Il Messaggero

BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

€ 1,40* ANNO 143 - N° 111
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Venerdì 23 Aprile 2021 • S. Giorgio

IL GIORNALE DEL MESSAGGERO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **399.910**

Dosi somministrate in totale: **16.559.057**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+14,3%**

Rispetto alla settimana precedente: **+84,5%**

Il campionato
Roma, con l'Atalanta un pari d'orgoglio (1-1)
Lazio, 2-5 a Napoli e critiche all'arbitro: addio Champions

Nello Sport

L'intervista
Franco 126 e il nuovo disco
«Sono un autore inquieto, il pop di oggi non mi piace: ho Califano nel cuore»

Marzi a pag. 21

Le tensioni in Cdm
Il gioco delle parti e la tenuta del governo

Alessandro Campi

In politica, come nella vita reale, si gioca spesso al gioco delle parti: si dice e si fa quel che sarebbe meglio non dire o non fare (cose persino sgradevoli o apertamente polemiche) sapendo che la controparte, anche se ufficialmente fa l'offesa o mostra irritazione, ha ben capito che si tratta d'una scelta indotta da una qualche necessità o momentanea convenienza. Nell'intimità, tutti sanno che il contrasto al dunque troverà una composizione.

In un governo come quello guidato da Draghi, unione resa obbligatoria dalla pandemia di cose politicamente troppo diverse, non deve dunque stupire che vi siano dissapori manifesti, impegni prima presi e poi disdetti, ripensamenti all'apparenza incomprensibili e, appunto, un reciproco gioco delle parti. Stavolta è toccato a Salvini dissociarsi dalla decisione del governo che sostiene, domani vedrete - toccherà a qualcun altro su qualche altro provvedimento.

Va bene infatti il rispetto degli impegni presi, va bene il senso di responsabilità, ma ci sono anche elettori (i propri) ai quali rispondere e battaglie politiche da intendersi o sulle quali non si può troppo cedere se non al rischio di mostrarsi arrendevoli. In questo caso c'era poi il pressing sull'esecutivo di praticamente tutte le regioni italiane e di molte categorie, che considerano, peraltro con buoni argomenti, il coprifuoco alle 22 un freno alla ripresa delle attività economiche: (...)

Continua a pag. 23

Recovery, tagli al superbonus e meno opere al Centro Italia

► Nella bozza definitiva salta la proroga al 2023 degli incentivi per la casa
Progetti per l'Alta Velocità Nord-Sud, non c'è la diagonale Tirreno-Adriatico

Il ceo Messina: «Fiducia nel premier. Noi acceleratore della ripresa»

Intesa Sanpaolo raddoppia la posta: 400 miliardi di prestiti alle imprese

Roberta Amoruso

Intesa Sanpaolo raddoppia: 400 miliardi per il Piano. Ue. Sul tavolo prestiti aggiuntivi alle imprese per 270 miliardi oltre a 140 miliardi per le famiglie. Il filo diretto con Draghi. Il ceo Messina: «Saremo l'acceleratore di crescita delle filiere».

A pag. 3



Pugni e calci alla 12enne dalle coetanee: tutto in diretta Instagram



Roma choc, le bulle contro la disabile

Un'immagine dal video choc del pestaggio della dodicenne disabile a Roma Scarpa a pag. 11

Cliché da evitare
Le strategie che servono per rilanciare il turismo

Anna Coliva

Il Messaggero ha affrontato con l'articolo di Giuseppe Roma il problema del futuro del turismo post pandemia invocando il possibile rimedio nella sua differenziazione, opposta alla polarizzazione attuale in pochi centri. Il turismo diffuso come rimedio alle macerie della devastazione economica del Paese provocata dalle masse turistiche rissucchiata dalla pandemia ha ispirato autorevoli personalità dell'economia e della cultura.

Continua a pag. 23

Scuola in presenza Regioni in rivolta pronte le deroghe

► Fedriga: 70% in classe, accordi violati
E l'esecutivo: eccezioni per gli enti locali

ROMA Il decreto sulle riaperture non calma le acque agitate dei rapporti fra Stato e Regioni. Anzi. Ieri è esplosa la rabbia sulla scuola in presenza. Il presidente della Conferenza delle Regioni, Massimiliano Fedriga, chiede che il decreto venga modificato: il 70% in aula è una violazione dell'accordo. E l'esecutivo apre alle eccezioni per gli enti locali.

Evangelisti e Pirone a pag. 6

L'accusa di Romano
«Mio figlio morto è senza sepoltura da troppi mesi»

Mario Ajello

«Mio figlio senza sepoltura». La denuncia di Andrea Romano. A pag. 9

Studio canadese
Più intelligenti se si fanno le faccende di casa

ROMA Dedicarsi ai lavori domestici fa bene alla mente, amplia le capacità cognitive e aiuta perfino a prevenire patologie come la demenza senile. Ad affermarlo è uno studio condotto da scienziati del Rotman Research Institute del Baycrest Centre, a Toronto, in Canada, secondo cui i benefici per la salute derivanti dal fare le pulizie sarebbero decisamente sottovalutati.

Arnaldi a pag. 13

Cercando solidità scoprirete la nostra vera forza.

CET1 RATIO 34,9% AL TOP IN ITALIA

BANCA FINNAT

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

CANCRO, COSE SORPRENDENTI

Buongiorno, Cancro! Se credete di avere già visto e capito tutto quanto, da gennaio in poi, vi sbagliate. L'avventura del vostro 2021 inizia infatti proprio oggi, alle 11 e 50, con l'arrivo di Marte nel segno. Il battagliero pianeta crea immediatamente una scena tipo "Mezzogiorno di fuoco", insieme alla Luna e altri pianeti. Situazione che per l'antico popolo dei Sabini dava luogo alla "primavera sacra". Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 23 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il verdetto della giuria popolare

**Condanna in Spagna
«Igor è colpevole
di tre omicidi»**

Bianchi a pagina 15



Da lunedì prossimo

**Scuole, ritorno
in classe:
si parte al 70%**

Gieri nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Così il coprifuoco uccide la ripresa

Nel decreto del governo è prolungato fino al 31 luglio. Ristoratori e albergatori: i turisti andranno in Spagna e Grecia
Pressing delle regioni: fate retromarcia. Il ministro Gelmini apre: tagliandi periodici, primo step a metà maggio

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Tutti in casa alle 22

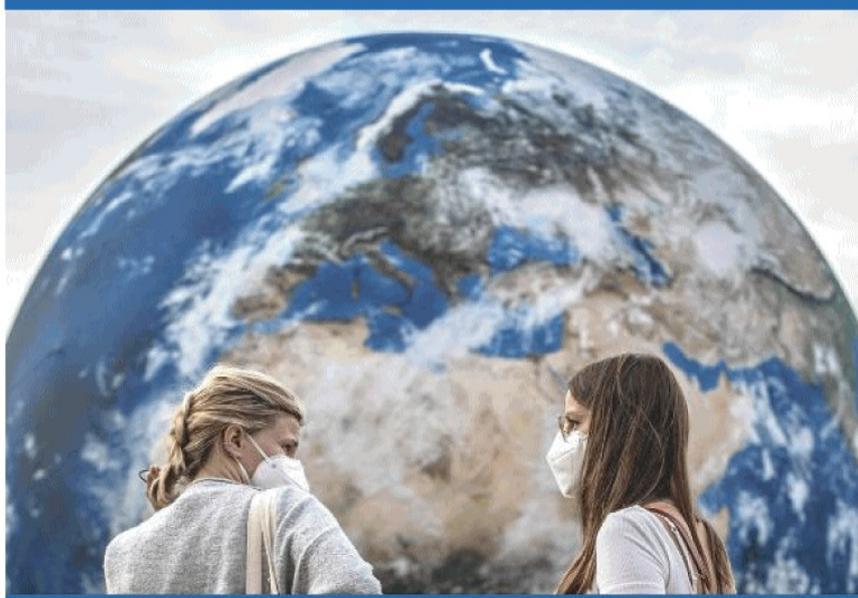
**Un grave errore
Draghi corregga
o non si riparte**

Raffaele Marmo

Il decreto cosiddetto (ma proprio cosiddetto) «riaperture» rischia di rivelarsi un terribile boomerang per l'intero Paese. E sarà bene che il governo Draghi vi rimetta le mani con urgenza, prima che il provvedimento aggiunga altri gravi danni, economici e sociali, a quelli causati dalla pandemia. Il coprifuoco fermo alla 22, addirittura fino al 31 luglio, contiene un contraddittorio e devastante messaggio per la comunità nazionale e per quella internazionale: l'Italia vorrebbe aprirsi, ma di fatto rimane blindata. E poco conta che da Palazzo Chigi abbiano fatto sapere informalmente che la scadenza sarà rivista e verosimilmente anticipata.

Continua a pagina 2

**LA PROMESSA DEI GRANDI DELLA TERRA: «TAGLIEREMO LE EMISSIONI»
FORUM DEL NOSTRO GIORNALE SULLE STRATEGIE ITALIANE PER IL CLIMA**



ULTIMA CHIAMATA

Farruggia a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, il documento

**La direzione Pd
si spacca in due
«Le primarie
sono l'unica via»**

Carbutti in Cronaca

Bologna, indagano i carabinieri

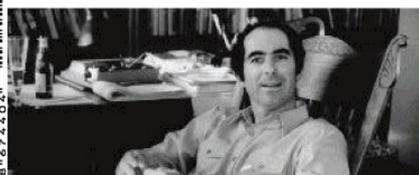
**Orco in chat
incastrato
da una ragazzina**

Trombetta in Cronaca

Bologna, bloccato dalla Finanza

**Diciassette chili
di coca in auto:
arrestato**

Tempera in Cronaca



La vendetta postuma del MeToo

**«Biografo molestatore»
Fermato il libro su Roth**

Pioli a pagina 13



Suono e fascino, la musica torna al passato

**Vinile batte Cd,
33 giri di bellezza**

Neri a pagina 27

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



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 23 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno DCCXXV - NUMERO 96, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

I RACCONTI DI WELLS, ANDERSEN, YEATS E KAFKA
Creature degli abissi: in regalo
l'ultimo libro delle storie di mare



DISTRIBUITI CON IL SECOLO XIX MIGLIAIA DI VESSILLI
Genova e la festa della bandiera:
la Lanterna diventa bianca e rossa



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 35
Arte	Pagina 36
Sport	Pagina 40

FINITE LE INDAGINI, 69 ACCUSATI



Il ponte Morandi crollato nel 2018

I pm: «Morandi, in cinquant'anni mai rinforzato il pilone crollato»

Il ponte Morandi è crollato perché nessuno ha rinforzato in oltre mezzo secolo il punto più critico. Lo mettono nero su bianco i pm nell'avviso di conclusione dell'indagine preliminare inviato a 69 persone fra dirigenti e tecnici di Autostrade e Spea Engineering e del ministero delle Infrastrutture, accusati per la strage in cui morirono 43 persone il 14 agosto 2018 a Genova. **INDICE / PAGINA 9**

IL CASO

Alessandro Di Matteo

Video di Beppe Grillo, Cartabia richiama la sottosegretaria M5S

Bufera sulla sottosegretaria alla Giustizia, la grillina Anna Macina, bacchettata duramente anche dalla ministra Marta Cartabia. Macina l'altro giorno, parlando del video choc di Beppe Grillo, ha minimizzato il caso, definendolo l'«urlo di dolore di un papà». E, soprattutto, la Macina se l'è presa con Giulia Bongiorno, deputata della Lega ma anche avvocato della ragazza che accusa Ciro Grillo: «Salvini ha detto di averne parlato con Giulia Bongiorno». Parole che scatenano la Lega, ma anche Forza Italia e Italia Viva. **L'ARTICOLO / PAGINA 8**



ISTRUZIONE, RISTORANTI E ATTIVITÀ SPORTIVE: GUIDA ALLA RIPARTENZA

DEFAZIO / PAGINA 4

Uno studente del liceo Cassini di Genova nell'aula magna, trasformata in sala di studio per garantire le distanze minime **FORNETTI**

CONCESSE DEROGHE ALLA PRESENZA IN AULA AL 70%. CARFAGNA A SALVINI: NON LITIGARE SUI PROVVEDIMENTI

Scuole aperte e coprifuoco, le Regioni contro Draghi: «Rispettate il nostro ruolo»

Chiusure alle 23 possibili solo dal 17 maggio. Toti: colpiti sempre gli stessi

Il decreto sulle riaperture continua a generare tensioni. Dopo lo strapò della Lega in Consiglio dei Ministri, il presidente della Conferenza delle Regioni Fedriga ha scritto una lettera a Draghi per segnalare che non è stato rispettato lo spirito di collaborazione previsto dalla Costituzione. Il riferimento è alla scuola in presenza al 70 per cento e al mancato prolungamento del coprifuoco. Draghi consente deroghe sulla scuola. E apre a una revisione del coprifuoco dopo il 17 maggio. Toti: colpiti sempre gli stessi. **SERVIZI / PAGINE 2-7**

ROLLI

COPRIFUOCO: GOVERNATORI IN RIVOLTA

IL PARTITO DELL'AMMAZZACAFFÈ

LE IMMUNIZZAZIONI

Bruno Viani

Arrivati in Liguria i primi vaccini Johnson&Johnson

Sono state consegnate alla Asl 3 genovese le prime 4.550 dosi di vaccino Johnson&Johnson. Arrivate anche 40 mila dosi Pfizer. Via all'immunizzazione della fascia tra 60 e 64 anni. **L'ARTICOLO / PAGINA 5**

135 IL SECOLO XIX

Così ha scandito le tappe di una vita trascorsa in scena

ELISABETTA POZZI

Una foto di scena, con qualche riga di testo, ritagliata dalle pagine degli Spettacoli del Secolo XIX è l'immagine che apre l'album dei ricordi della mia carriera, il primo di una lunga serie di articoli che hanno scandito, spettacolo dopo spettacolo, le tappe della mia storia, artistica ma anche personale, intrecciandola inevitabilmente, con quella della città e del quotidiano che compie 135 anni.



L'ARTICOLO / PAGINA 36

È il vero cordone ombelicale con la mia Genova

TULLIO SOLENGHI

Al Secolo XIX devo il primo "riconoscimento sul campo" del mio mestiere di attore. Era il giugno del 1967 e sul palcoscenico del Teatro Duse, insieme agli altri allievi della scuola d'arte drammatica del Teatro Stabile di Genova eseguivamo il saggio finale, matricole sconosciute per la prima volta alle prese con Cechov, Molière e Pirandello, nella speranza di diventare in seguito dei frequentatori abituali. Così fortunatamente fu per me, e dal mio debutto in scena al fianco della grande Lina Volonghi, anno dopo anno, Il Secolo XIX ha marcato tutte le tappe del mio cammino.



L'ARTICOLO / PAGINA 37

RACCONTI DI MARE E TEMPESTA 5 USCITA DOMENICA IN REGALO

NUOVO BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIGLIANO 36/R 010 6501501

APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00

WWW.BANCO-METALLI.COM

BUONGIORNO

Ieri i presidenti delle Regioni hanno scritto a Mario Draghi per sollevare due problemi la cui soluzione è vitale. Primo problema, riaprire le scuole superiori col settanta per cento di alunni in presenza è impossibile, perché sommatamente pericoloso. Secondo problema, riaprire i ristoranti col coprifuoco confermato alle 22 è inammissibile, perché sommatamente dannoso. Nel primo caso, il conseguente affollamento dei mezzi pubblici rischia di diventare una sagra del contagio, e organizzare gli ingressi negli istituti a orari scaglionati, per ridurre i contatti, è un impegno superiore agli sforzi di presidi e insegnanti. Nel secondo caso, se non si sposta il coprifuoco alle 23 i ristoranti non potranno riempirsi non dico come metropolitane, ma giù di lì, per la ragione che è triste uscire a cena e alzarsi da tavola alle 21.30, e di intristirsi non c'è né voglia né bisogno. Da un anno ci spacciamo la testa sul dilemma del contemperare la tutela della salute con quella dell'economia, e lo stratagemma ha del prodigioso: le scuole no semò riaperte il Covid, i locali sì semò non riaperte il lavoro. Fra l'altro l'ingegnosa soluzione era sotto gli occhi di tutti, è infatti da inizio pandemia che le Regioni si dichiarano disarmate se si tratta di riavviare la scuola, ma sono armate fino ai denti se si tratta di riavviare i pub. Un animo vile e meschino potrebbe sospettare che studenti e insegnanti protestano per modo di dire, non bloccano le autostrade e soprattutto non votano, mentre i ristoranti sì, le autostrade le bloccano e poi votano. Ma io ho un animo squisito e nobile e mi sdilinquisco davanti al genio. —

Scdlinquimenti | **MATTIA FELTRI**

NUOVO BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIGLIANO 36/R 010 6501501

APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00

WWW.BANCO-METALLI.COM



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Sismabonus 110%, per lo sconto non è necessario il cambio di classe



Alessandro Borgoglio — a pag. 35

Imprese in difficoltà
Codice della crisi, possibile il rinvio delle sole misure più critiche

Giovanni Negri — a pag. 30

PROMOMEDIA
PUBBLICITÀ & MARKETING

Target Centrato Sempre!

www.promomediamet.it

FTSE MIB 24398,41 +0,98% | SPREAD BUND 10Y 101,80 +0,50 | €/S 1,2046 +0,32% | BRENT DTD 64,42 -0,63% | Indici & Numeri → p. 39 a 43

Recovery, più fondi a scuola e ricerca

Gli aiuti europei

Nel Piano spazio a riforme e R&S, niente proroga per il superbonus 110%

Tensione in maggioranza: partiti in pressing su Draghi, oggi primo esame al Cdm

Riforme, ricerca, riequilibrio che spinge di più verso i progetti nuovi: scendono su queste tre direttrici gli elementi di novità dello schema di Recovery Plan del governo Draghi, che oggi in Consiglio dei ministri avrà solo un primo esame. Il via libera finale slitta alla prossima settimana, nel tentativo di trovare un'intesa politica più solida sui numeri e sui meccanismi di governance, che dovrebbero essere basati sul centro di controllo al Mef e su una cabina di regia politica a Palazzo Chigi. Tra le novità del Piano targato Draghi, la parte di risorse Ue per coprire programmi già esistenti scende da 65,7 a 53 miliardi; e la missione 4 dedicata a istruzione e ricerca sale da 2,3 a 31,9 miliardi. — *Servizi alle pagine 2-3*



FATTURATO +11,8%

Distretti industriali che ritrovano slancio

Enrico Netti — a pagina 16

Made in Italy. Legno, arredo, alimentare e meccanica guidano la ripresa

CONFINDUSTRIA

Orsini: «Errore gravissimo non allungare al 2023 il 110%»

«Una scelta che penalizza fortemente il manifatturiero». Emanuele Orsini, vice presidente di Confindustria, commenta così l'eventualità che il governo non proroghi il Superbonus 110% fino a dicembre del 2023. **Nicoletta Picchio** — a pag. 6

Investimenti, governance e dati Tre nodi irrisolti per BorsaEuronext

Mercati

Il passaggio di Borsa Italiana a Euronext non è in discussione, ma mentre il closing del 20 maggio si avvicina restano ancora da definire questioni non proprio irril-

levanti per la salvaguardia e lo sviluppo dell'infrastruttura finanziaria portante dell'Italia. Un asse strategico che comprende non solo la Borsa azionaria di Piazza Affari, ma anche Mts, ossia il mercato all'ingrosso dei titoli di Stato, Cassa di compensazione e garanzia e Montetitol. **Antonella Olivieri** — a pag. 24

PROPOSTA DI BIDEN

Wall Street giù per i timori di tassa sui capital gain

Marco Valsania — a pag. 24

PLUS 24

Piani individuali di risparmio: ripartenza difficile

— *domani allegato al quotidiano*

LA CONFERENZA SUL CLIMA

Gli Usa: entro il 2030 emissioni ridotte del 50%

Nella Giornata della Terra, il presidente Joe Biden ha annunciato che gli Usa ridurranno le emissioni di Co2 entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005, raddoppiando il target indicato da Obama e cancellato da Trump. **Di Donfrancesco** — a pag. 12

DECARBONIZZAZIONE

Il prezzo dei diritti per inquinare vola ai massimi storici

Sul mercato europeo i diritti per le emissioni di CO2 si sono spinti oltre 47 euro per tonnellata, nuovo massimo storico. Il rally, che prosegue da mesi, ha fatto raddoppiare i prezzi dallo scorso autunno. **Sissi Bellomo** — a pag. 28

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti & servizi: sistemi di gestione persone & imprese, impianti

IMQ group
IMQ CSI Intuity MINDOED

imqgroup.eu

Vaccinazioni in azienda: pronta la mappa delle prime 732 strutture

Lotta al Covid

Accredito del commissario, serve il sì delle Regioni. Forse debutto da maggio

Cresce a vista d'occhio la mappa dei siti aziendali dove potranno essere somministrati i vaccini anti Covid. I dati più aggiornati, in aumento progressivo, am-

montano a 732 punti in tutta Italia. I siti sono accreditati dalla struttura guidata dal commissario straordinario all'emergenza Covid, il generale Francesco Paolo Figliuolo. Toccherà alle Regioni dare il disco verde sulla base del piano vaccinale del commissario. Non sono escluse partenze già a maggio. Resta una premessa, in teoria, invalicabile: anziani e pazienti fragili dovranno essere stati già tutti vaccinati. **Marco Ludovico** — a pag. 5

IL PIANO DEL GOVERNO

Dieci Regioni restano sotto il target. Obiettivo sopra 400mila dosi giornaliere

Marzio Bartoloni — a pag. 4

PANORAMA

LE MISURE ANTI COVID

Sulla riapertura di attività e scuole le Regioni vanno all'attacco

Dopo l'estensione dal voto da parte della Lega sul Dl in Consiglio dei ministri, proseguono le tensioni nel Governo, alle prese con l'ira dei governatori. Le Regioni chiedono di posticipare il coprifuoco alle 23 e una deroga ai servizi di ristorazione, affinché siano permessi sia al chiuso che all'esterno per le ore di pranzo e cena. Ma è sul nodo scuola che si è consumato lo strappo. Mentre continuano le critiche per i sostegni insufficienti. — *alle pagine 2, 3, 10*

POLITICA MONETARIA

PERCHÉ LA BCE MANTIENE UNA STRATEGIA ESPANSIVA

di Donato Masciandro — a pagina 8

RUSSIA

Putin richiama le truppe dal confine ucraino

Il Cremlino ha posto fine alla prova di forza in Crimea e al confine con il Donbass ucraino. E ha ordinato il rientro delle truppe dislocate nei distretti militari occidentale e meridionale. — *a pagina 12*

LUSSO

Lvmh cresce in Tod's: sale al 10% del capitale

Diego Della Valle & Cha sottoscritto con Delphine, detenuta da Lvmh, un contratto per la vendita di 2,25 milioni di azioni di Tod's, pari al 6,8% del capitale. Lvmh già possiede il 3,2% di Tod's. — *a pag. 27*

INNOVATION DAYS

Infrastrutture, formazione e digitale per ripartire

Monaci, Orlando — a pag. 21

Moda 24

Parla il ceo Yanai Uniqlo crescerà in Italia: aperture a Roma e Firenze

Giulia Crivelli — a pag. 22

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE 1 mese a 1 €. Per info: ilsole24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600





UniCo

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

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 23 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 111 - € 1,20
San Giorgio martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

SCANDALO DEFUNTI

A Roma anche pietà l'è morta

Il dramma di Andrea Romano ha perso un figlio il 22 febbraio e non può piangere sul sepolcro

Ama risponde in modo indegno «È stato cremato il 15 marzo non è così urgente seppellirlo»

Trattate così e perfino peggio migliaia di famiglie romane cui è stato imposto un calvario

I giallorossi fanno 1-1 con l'Atalanta. Biancocelesti sconfitti 5-2 a Napoli

Buon pareggio Roma, brutto ko per la Lazio



Austini, Pieretti, Rocca, Salomone e Zotti da pagina 26 a 29

I ristoratori propongono l'utilizzo dello scontrino come «lasciapassare» dopo le ore 22
Il coprifuoco allontana i turisti dalla Capitale

Da lunedì cambiano i colori
Il Lazio torna in giallo ma l'allerta resta alta

Sbraga a pagina 16

... Neanche il tempo di tirare una boccata d'ossigeno che sugli operatori del turismo cala la mannaia del coprifuoco alle 22 troppo presto per il ritorno dei turisti. E dai ristoratori viene la proposta di usare gli scontrini come lasciapassare, in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine.

Buzzelli e Verucci alle pagine 14 e 15

In carcere 212 giorni
Mattarella conceda la grazia a Crespi

Storace a pagina 10

DI FRANCO BECHIS

Poche parole, quelle di un tweet di un padre che ha una sua notorietà, come Andrea Romano, esplose ieri in una sonnacciosa mattinata romana. «Virginia Raggi, oggi sono 2 mesi che mio figlio Dario non è più con la sua mamma, con i suoi fratelli, con me. (...)»

Segue a pagina 3

Il premier non può accontentare tutti
Riaprire così è una farsa
Draghi torni sui suoi passi

Ha senso riaprire i ristoranti la sera solo all'aperto dal 26 aprile e con l'obbligo di cacciare tutti fuori dal locale alle 21,30 perché poi alle 22 scatta il coprifuoco? No, non ne ha alcuno. (...)»

Segue a pagina 5

Beffa per piscine e palestre
La rabbia dei dimenticati
furibondi con il governo

Mineo a pagina 7

Venduti 19 milioni di esemplari
Fenomeno sociale
e mito del made in Italy
Vespa compie 75 anni



Carmellini a pagina 23

la S TORCIATA

A Roma una vita d'inferno. Per i vivi e anche per i morti

avvocatocristinadimassimo.it

Avvocato Cristina Di Massimo

- Diritto di famiglia
- Diritto Amministrativo
- Diritto Del Lavoro
- Recupero Crediti
- Cause Condominiali

Avvocato Cristina Di Massimo
Via A. Pisano, 3 - 04019 Terracina (LT) Telefono: 335.6511360

Il diario
di Maurizio Costanzo

Due notizie che riguardano il Covid. Alcuni scienziati stranieri hanno insistito che bisogna aprire le finestre per proteggersi dal Covid. Per carità: sempre meglio una broncopolmonite che il Covid. Rimaniamo sull'argomento per dire che, dallo scoppio della pandemia un giovane su tre mostra sintomi di depressione. È comprensibile in quanto il lockdown ha danneggiato psicologicamente più i giovani che gli adulti e l'improvvisa incertezza sui domani non può che aver creato depressione in chi di domani ne ha ancora molti davanti.

Venerdì 23 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 94 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

€2,00



IO IL MIO QUOTIDIANO

110%

Superbonus in cerca di proroga (al 2023) e semplicità

Bartelli a pag. 25

TASSONOMIA

L'Europa spinge i capitali verso le attività più ecosostenibili

Ambrosoli a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Terzo settore - La circolare dei commercialisti sulla riforma

Prima casa - La risposta a un'interpellazione sulle agevolazioni

Commercialisti - La decisione del Tar Lazio che annulla il regolamento elettorale

10 ONLINE

Per il quotidiano conservatore tedesco Die Welt il premier Draghi può essere il Kaiser d'Europa

Roberto Giardina a pag. 13

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Disponibile anche sul sito www.italiabonamenti.com

La riscossione scalda i motori

Dal primo maggio ripartiranno notifiche, pignoramenti e pagamenti. In ballo ci sono 35 milioni di cartelle bloccate nel 2020-2021 a causa dell'epidemia

Dal prossimo 1° maggio ripartiranno notifiche, pagamenti e pignoramenti. Il 30 aprile infatti, tra meno di dieci giorni, terminerà il periodo di sospensione concesso causa Covid-19 sia per la notifica dei nuovi atti di riscossione, si parla di 35 milioni di cartelle bloccate tra il 2020 e l'inizio del 2021, sia per i pagamenti di cartelle, avvisi di addebito e avvisi di accertamento congelati dall'8 marzo 2020.

Mandolesi a pag. 24

A fine pandemia bisognerà discutere di tutte le inadeguatezze della Ue



di **PIERLUIGI MAGNASCHI**

Dell'Europa unita non possiamo assolutamente fare a meno. Ma di una Ue come quella che possiamo utilizzare, non possiamo certo essere contenti perché non solo fa acqua da tutte le parti ma finisce anche per scontentare tutti e non solo i sovranisti. Da un sondaggio di Eurointelligence (ampiamente analizzato da Tino Oldani a pag. 5) risulta infatti che solo il 21% dei tedeschi (il paese, tra l'altro, che comanda la Ue e che dalla Ue ha sinora tratto il meglio), solo il 21% dei tedeschi, dicevo, ha fiducia nella Commissione Ue. Senonché questa Commissione non

continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Solo chi legge ItaliaOggi può apprendere (chissà perché, poi), come informa Roberto Giardina a pag. 13, che il popolarissimo quotidiano tedesco, Die Welt, del gruppo Springer, ha pubblicato, con grande evidenza, un articolo nel cui titolo si domanda: «Mario Draghi, Kaiser d'Europa». E subito dopo, lo stesso giornale sceglie anche l'interrogativo, aggiungendo: «Warum nicht, perché no?». La Die Welt, per dare il senso del colpo mediatico da essa creato, è un giornale molto autorevole in Germania. Questo è un articolo che fa la differenza. Quando Conte le anche chi lo ha preceduto andava a Bruxelles si presentava con il cappello dietro la schiena facendo capire che si rimetteva al buon cuore della Ue. Adesso Draghi parla da pari a pari con i big della Ue e del mondo. Per l'Italia è una grande risorsa. Chissà se riusciremo a distruggere anche questo vantaggio.

LO DICE MASSIMO CACCIARI

Non ha senso stabilire che non ci si contagia fino alle 22

Ricciardi a pag. 7

ALBA

PRECAUZIONE SEMPRE



MASCHERINA CHIRURGICA
a partire da
€ 0,23



MASCHERINA MONOUSO FFP2
a partire da
€ 0,80



TERMOMETRO A INFRAROSSI
€ 14,90

**TANTI ARTICOLI
A PREZZI IMBATTIBILI**

anche **Made in Italy**

Per info e ordini:
commerciale2@albapremium.it
albapremium.it



SPEDIZIONI IN 48H

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



LA NAZIONE

VENERDÌ 23 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, affari e rifiuti: l'inchiesta della Dda

**L'emendamento
dettato dai conciatori
è finito alla Consulta**

Caroppo, Pistolesi e Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Il dramma del senatore Romano

**«Mio figlio
non seppellito
da due mesi»**

Rossi a pagina 10

ristora
INSTANT DRINKS

Così il coprifuoco uccide la ripresa

Nel decreto del governo è prolungato fino al 31 luglio. Ristoratori e albergatori: i turisti andranno in Spagna e Grecia
Pressing delle regioni: fate retromarcia. Il ministro Gelmini apre: tagliandi periodici, primo step a metà maggio

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Tutti in casa alle 22

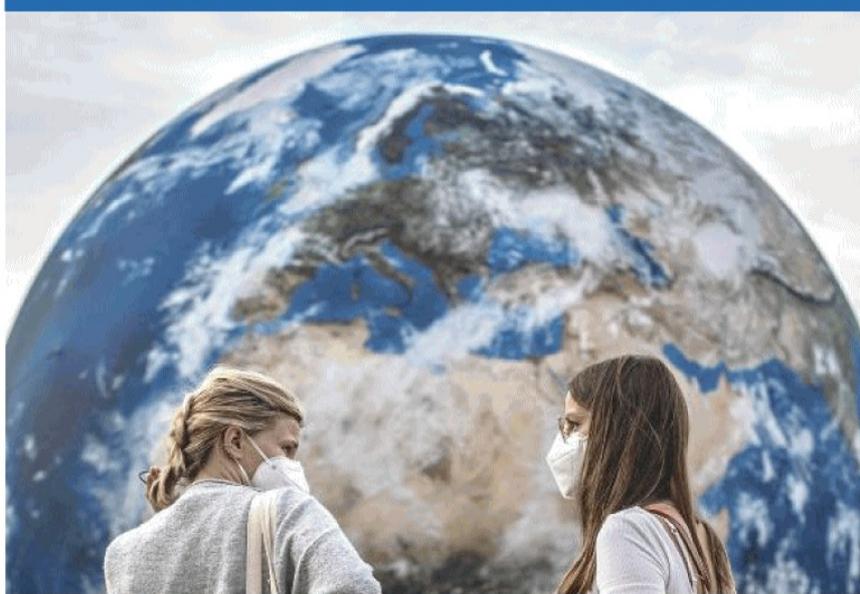
**Un grave errore
Draghi corregga
o non si riparte**

Raffaele Marmo

Il decreto cosiddetto (ma proprio cosiddetto) «riaperture» rischia di rivelarsi un terribile boomerang per l'intero Paese. E sarà bene che il governo Draghi vi rimetta le mani con urgenza, prima che il provvedimento aggiunga altri gravi danni, economici e sociali, a quelli causati dalla pandemia. Il coprifuoco fermo alla 22, addirittura fino al 31 luglio, contiene un contraddittorio e devastante messaggio per la comunità nazionale e per quella internazionale: l'Italia vorrebbe aprirsi, ma di fatto rimane blindata. E poco conta che da Palazzo Chigi abbiano fatto sapere informalmente che la scadenza sarà rivista e verosimilmente anticipata.

Continua a pagina 2

**LA PROMESSA DEI GRANDI DELLA TERRA: «TAGLIEREMO LE EMISSIONI»
FORUM DEL NOSTRO GIORNALE SULLE STRATEGIE ITALIANE PER IL CLIMA**



ULTIMA CHIAMATA

Farruggia a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

**Vandali scatenati
Incendiato
un fontanello**

Spano in Cronaca

Firenze

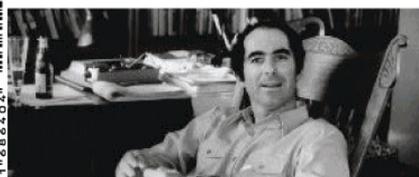
**«No all'attività
solo all'aperto»
Ristoratori in rivolta**

Conte in Cronaca

Firenze

**Duemila metri
in più per gli Uffici
Nuovo ingresso
dall'ala di Levante**

Mugnaini in Cronaca



La vendetta postuma del MeToo

**«Biografo molestatore»
Fermato il libro su Roth**

Pioli a pagina 13



Suono e fascino, la musica torna al passato

**Vinile batte Cd,
33 giri di bellezza**

Neri a pagina 27

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 Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 96

Venerdì 23 aprile 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

PRONTO IL RECOVERY

Il piano verde di Draghi “Così crescerà l'Italia”

Oggi all'esame del Cdm il progetto per gli aiuti Ue. Alla transizione ecologica 70 miliardi per economia circolare e mobilità 50 all'innovazione digitale, banda larga e rete 5G. Critiche da Confindustria. Biden: “Raddoppieremo il taglio delle emissioni”

Il premier convoca Giorgetti: basta strappi della Lega, serve credibilità

di **Roberto Mania**

Il premier Mario Draghi ha accettato di chiamarla “la rivoluzione verde”. C'è un intero capitolo del Recovery plan dedicato alla transizione ecologica, ed è quello che assorbirà la quota più importante di risorse europee, quasi 70 miliardi da qui al 2026. Il “verde” e il digitale sono i motori per disegnare l'Italia del post Covid-19.
● a pagina 3 con servizi di **Occorsio, Pagni, Petri** e **Rampini** ● da pagina 2 a pagina 7

Il commento

Cominciamo dagli alberi

di **Stefano Mancuso**

Al cuore dell'attività che da mesi agita il nostro governo c'è la stesura del fondamentale piano di investimenti da 220 miliardi di euro che cambierà il volto del Paese.
● a pagina 24



▲ **Cina** I bambini nella Giornata della Terra nella contea di Changxing

La ministra Cartabia convoca la sottosegretaria M5S

Caso Grillo, maggioranza divisa Bongiorno: “Macina si dimetta”

L'analisi

Due sovrani oltre il diritto

di **Carlo Galli**
● a pagina 24

La sottosegretaria M5S alla Giustizia Anna Macina accusa Giulia Bongiorno, parlamentare leghista e avvocatessa della ragazza che accusa **Cirio Grillo** di stupro. «Si deve dimettere, la denuncerò» annuncia Bongiorno mentre Macina è convocata dalla ministra Cartabia che chiede «riserbo sulle vicende giudiziarie aperte».
di **Milella** e **Sannino** ● a pagina 10

Covid

Scuola e coprifuoco Regioni all'attacco “Il governo deve ripensarci subito”

di **Alessandra Ziniti**



Per dirla con le parole del governatore del Veneto Luca Zaia, sulla scuola «il decreto è entrato Papa ed è uscito cardinale».
● alle pagine 8 e 9 con un servizio di **Ciriaco** e **Lauria**

L'offesa di Roma ai suoi morti Bare accatastate per mesi

di **Rory Cappelli** e **Maria Novella De Luca**



L'urna di Dario, il mio ragazzo morto due mesi fa, è in un deposito nel cimitero di Prima Porta. Prigioniera di burocrazia, sfascio e caos».
● a pagina 18



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Biografia bloccata

Non censurate anche chi racconta la vita di Roth

di **Natalia Aspesi**

Allora diciamolo chiaramente senza più reticenze: l'uomo è una bestia! Non se ne salva uno, soprattutto se di successo! Giorno dopo giorno aumenta la folla delle oltraggiate anche trent'anni fa e quindi quella degli erotomani.
● alle pagine 28 e 29

In edicola



Domani **Robinson** e in regalo c'è **Montalbano**

con “Il Mondo di Dante” € 11,90

La verità sulla monetina

Quei 5 franchi che ci regalarono gli Europei '68

di **Gabriele Romagnoli**

Dopo giorni di battaglie sul calcio giocate a suon di miliardi sarà bene ricordare che la vittoria può essere assegnata da una monetina, del valore di cinque franchi svizzeri. L'anno del conio è il 1932, quello in cui divenne decisiva il 1968.
● a pagina 19



Lillo "Posaman il mio strano supereroe che ci restituisce un po' di leggerezza"



ALBERTO MATTIOLI - P. 23

25 aprile Bruschi, il baby partigiano che combatteva dai banchi di scuola



MARCO ALBERTARO - P. 24



LA STAMPA

VENERDÌ 23 APRILE 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • IL ANNO 155 • N. 111 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it • GNN

LE REGIONI CONTRO IL PREMIER SULLE RIAPERTURE: METODI CONTRARI ALLA COSTITUZIONE. CIRIO: NORD PENALIZZATO

Draghi: dal 17 maggio coprifuoco alle 23

Via libera alle scuole in presenza al 50%. Oggi il Recovery in Cdm: una scossa da 221 miliardi

ILARIO LOMBARDO

Dopo lo strappo della Lega, la data che adesso è sulla bocca di tutti è lunedì 17 maggio. Sulla base dell'andamento epidemiologico verrà fotografato venerdì 14 maggio se potrebbe spostare l'orario del coprifuoco alle 23. Ma andrà prima assorbito e analizzato l'effetto su due settimane delle aperture del prossimo lunedì: ristoranti e bar aperti all'esterno, cinema, teatri, mostre. - P. 2

IL REPORT

SE L'UE SDOGANA BACIE ABBRACCI

ASSIA NEUMANN DAYAN

L'ECDC pubblica un report in cui si dice che le persone che hanno completato la vaccinazione possono vedersi senza mascherina e senza distanza. - P. 21

L'INTERVISTA



MARIA LAURA ANTONELLI / AGF

Carfagna: la Lega ci aiuti c'è il Paese da ricostruire

FRANCESCA SCHIANCHI

Alla vigilia dell'approvazione del Recovery Plan, la ministra per il Sud Mara Carfagna illustra il capitolo Mezzogiorno: «si capirà perché forze così diverse sostengono il governo». - P. 3

LA SUPERLEGA

Cottarelli: nel calcio il mercato non vale

GABRIELE DE STEFANI



Cristiano Ronaldo - P. 27

L'ANALISI

PERCHÉ SALVINI ALZA LA POSTA

GIOVANNI ORSINA

L'«impolitico» governo Draghi è nato con due compiti principali: gestire il piano vaccinale, e più in generale la sfida pandemica, e predisporre il piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). A meno di tre mesi dalla nascita dell'esecutivo la spinta emergenziale e, appunto, «impolitica» di queste due missioni sta già perdendo forza. È inevitabilmente riemerge allora la partigianeria, con tanta maggior energia quanto più è stata compressa nell'ultimo anno. Da ultimo, com'è noto, sull'orario del coprifuoco.

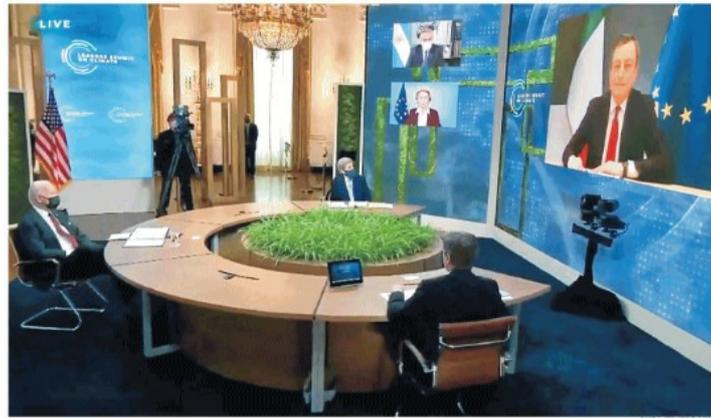
Il copercchio che la pandemia ha messo sulla politica si sta allentando per due motivi. Il primo è più ovvio è che cominciano finalmente a intravedere, o quanto meno sognare, il ritorno a una normalità relativa. Il secondo è che su lockdown e vaccini la discontinuità fra Draghi e Conte, benché tutt'altro che inesistente, è stata tuttavia modesta.

CONTINUA A PAGINA 21

IL SUMMIT PER L'AMBIENTE

Biden: salvare la terra aiuta la crescita economica

PAOLO MASTROLILLI



Il presidente americano Joe Biden e John Kerry alla Casa Bianca seguono l'intervento del premier Mario Draghi

Per qualche ora, il clima è riuscito a mettere i leader del mondo sempre più diviso intorno ad un tavolo. Digitale, ma comunque occasione di dialogo. E tutti hanno promesso: bisogna agire per salvare la Terra subito. - P. 16-17

IL DOSSIER

INCENDI E MENO GHIACCIAI EUROPA, L'ANNO PIÙ CALDO

MONICA PEROSINO

Mentre i leader si siedono a un tavolo e brandiscono piani e promesse contro il cambiamento climatico, gli scienziati europei mostrano che l'innalzamento delle temperature globali è già qui. - P. 17

IL CASO ROMANO

«La Raggi non mi fa seppellire mio figlio»

MARIA CORBI

Il pudore nasconde e rivela tutto il suo dolore. Andrea Romano ha la voce bassa, avrebbe voluto non dover mostrare il momento più tremendo della vita di un genitore. Ma il suo tweet è esploso sui social. «Oggi sono 2 mesi che mio figlio Dario non è più con noi e non riusciamo a seppellirlo: Ama non dà tempi di sepoltura degni di una città civile. Una vergogna grande». - P. 11

LA STORIA

IBAMBINI KILLER PER DUEMILA EURO

ANNAMARIA BERNARDINI DE PACE

Due ragazzini di 14 e 15 anni, per un migliaio di euro a testa, avrebbero accolto e ucciso un quarantenne. Si ritiene che il mandante sia un altro quarantenne che avrebbe dato 2.000 euro ai ragazzi e che il movente sarebbe un debito di droga di tutti e tre verso l'ucciso. - P. 21

BUONGIORNO

Ieri i presidenti delle Regioni hanno scritto a Mario Draghi per sollevare due problemi la cui soluzione è vitale. Primo problema, riaprire le scuole superiori col settanta per cento di alunni in presenza è impossibile, perché sommatamente pericoloso. Secondo problema, riaprire i ristoranti col coprifuoco confermato alle 22 è inammissibile, perché sommatamente dannoso. Nel primo caso, il conseguente affollamento dei mezzi pubblici rischia di diventare una sagra del contagio, e organizzare gli ingressi negli istituti a orari scaglionati, per ridurre i contatti, è un impegno superiore agli sforzi di presidi e insegnanti. Nel secondo caso, se non si sposta il coprifuoco alle 23 i ristoranti non potranno riempirsi non dico come metropolitane, ma giù di lì, per la ragione che è triste uscire a cena e alzar-

Sdilinquimenti

MATTIA FELTRI

si da tavola alle 21.30, e di intristirsi non c'è né voglia né bisogno. Da un anno ci spachiamo la testa sul dilemma del contemperare la tutela della salute con quella dell'economia, e lo stratagemma ha del prodigioso: le scuole non sono riaperte il Covid, i locali si sono riaperti e il Covid è sotto gli occhi di tutti, è infatti da inizio pandemia che le Regioni si dichiarano disarmate se si tratta di riavviare la scuola, ma sono armate fino ai denti se si tratta di riavviare i pub. Un animo vile e meschino potrebbe sospettare che studenti e insegnanti protestano per modo di dire, non bloccano le autostrade e soprattutto non votano, mentre i ristoranti sì, le autostrade le bloccano e poi votano. Ma io ho un animo squisito e nobile e mi sdilinquisco davanti al genio.



Ricerca, il nostro futuro.

5X1000

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA C.F. 97519070011

CONTRIBUTO SANITARIO 5X1000 FONDAZIONE PROMOTRICE PER LA RICERCA DEL CANCRO ONLUS

www.5x1000.it





lincolninternational.com

Criptoscandalo da 2 miliardi \$ in Turchia: irreperibile il numero uno di Thodex

Secondo i media locali, il ceo della piattaforma sarebbe fuggito in Thailandia facendo sparire i depositi Bussi a pagina 2



il quotidiano dei mercati finanziari

Renzo Rosso: porterò la mia concretezza alle istituzioni

Confindustria nomina l'imprenditore delegato nazionale al Made in Italy

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXIII n. 079
Venerdì 23 Aprile 2021
€2,00 *Classedificatori*




lincolninternational.com

Corriere della Sera - 107 € 6,50 (€ 120 + € 3,00) - Corriere della Sera - 107 € 6,50 (€ 120 + € 3,00) - Corriere della Sera - 107 € 6,50 (€ 120 + € 3,00) - Corriere della Sera - 107 € 6,50 (€ 120 + € 3,00)

IL GOVERNO SCEGLIE DI FARE IN FRETTA

Recovery anche senza gare

Nelle **pieghe** del Piano di Draghi **spunta** anche la possibilità di affidamenti **in-house**. Così **Fs** e **Anas** **potranno** avviare subito lavori per oltre **22 miliardi** sui **221,5 totali**. **Svolta** anche sul **Superbonus Casa 110%**: sarà prorogato al **2023**, ma non per tutti

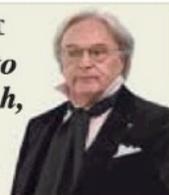
LAGARDE TIRA DRITTO MALGRADO I FALCHI. BIDEN VUOLE PIÙ TASSE SUI CAPITAL GAIN



CAMBIA LA PRIMA LINEA
Orcel mette a punto la squadra di Unicredit: via i co-head, forse tornerà il ruolo di dg

NEL TRIMESTRE
La Renault di De Meo frena mentre gli altri corrono

LA MOSSA DI ARNAULT
Della Valle fa posto al big francese Lvmh, che sale al 10% nel capitale di Tod's



IL PRESENTE DOCUMENTO NON COSTITUISCE UN PROSPETTO AI FINI DELLA DIRETTIVA 2003/71/CE COME MODIFICATA, INTER ALIA, DALLA DIRETTIVA 2010/73/UE (LA "DIRETTIVA PROSPETTI") ED HA ESCLUSIVAMENTE FINALITÀ PROMOZIONALE RELATIVAMENTE AI CERTIFICATI GOLDMAN SACHS CALLABLE CASH COLLECT BARRIERA 35% ("CERTIFICATI")

Certificati Goldman Sachs Callable Cash Collect Barriera 35%

Investimento in Euro a breve scadenza

Barriera a Scadenza 35%
(i.e. rimborso pari a 100 EUR per Certificato fino a -65% del prezzo iniziale dei sottostanti)

Premi fissi trimestrali tra 0,40% e 1,15% non condizionati all'andamento dei sottostanti

Rimborso anticipato a discrezione dell'emittente (a partire dal sesto mese)

Scadenza massima 36 mesi (19 febbraio 2024)



I Certificati Goldman Sachs Callable Cash Collect Barriera 35% emessi da Goldman Sachs International, con scadenza a 36 mesi, offrono premi fissi trimestrali non condizionati all'andamento dei due sottostanti per ciascuna delle 12 date di pagamento del premio, salvo il rimborso anticipato a discrezione dell'Emittente. A partire dal sesto mese dall'emissione, è prevista ogni trimestre la facoltà per l'Emittente, a sua totale discrezione, di rimborsare anticipatamente i Certificati previo il pagamento del 100% del valore nominale. In questo caso la scadenza dei Certificati risulterebbe inferiore a 36 mesi e non sarebbero più corrisposti i premi fissi trimestrali previsti per le date successive al rimborso anticipato.

A scadenza, nel caso in cui l'opzione di rimborso anticipato non sia stata precedentemente esercitata dall'Emittente, gli Investitori riceveranno 100 Euro per ciascun Certificato se il prezzo ufficiale di chiusura dei due sottostanti alla data di valutazione finale (12 febbraio 2024) è pari o superiore al livello Barriera a Scadenza (pari al 35% del prezzo iniziale dei sottostanti). Al contrario, se alla data di valutazione finale almeno uno dei due sottostanti quota a un prezzo inferiore al livello Barriera a Scadenza (pari al 35% del prezzo iniziale), l'investitore riceve, oltre al premio fisso trimestrale, un importo commisurato alla performance negativa del sottostante peggiore con conseguente perdita totale o parziale sul capitale investito¹.

È possibile acquistare i Certificati presso il SeDeX, un sistema multilaterale di negoziazione degli strumenti derivati cartolarizzati organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online. I Certificati sono negoziabili durante l'intera giornata di negoziazione.

Codice Isin	Sottostanti	Premio trimestrale ²	Prezzo iniziale ³ dei sottostanti	Livello Barriera a Scadenza ⁴
GB00BMMRO831	Banco BPM S.p.A. Unicredit S.p.A.	1,15% (4,60% p.a.)	EUR 2,182	35% (EUR 0,7637)
GB00BNBSPW04	Intesa Sanpaolo S.p.A. Unicredit S.p.A.	1,00% (4,00% p.a.)	EUR 2,0865	35% (EUR 0,7320)
GB00BMTXK809	Eni S.p.A. Repsol SA. Saipem S.p.A.	1,00% (4,00% p.a.)	EUR 8,433	35% (EUR 2,9016)
GB00BJ48GF81	STMicroelectronics N.V.	0,85% (3,40% p.a.)	EUR 8,777	35% (EUR 3,072)
GB00KNSRY78	Banco BPM S.p.A. Intesa Sanpaolo S.p.A.	0,85% (3,40% p.a.)	EUR 8,778	35% (EUR 3,0723)
GB00BNBSPV36	Ferrari N.V. Stellantis N.V.	0,75% (3,00% p.a.)	EUR 2,451	35% (EUR 0,8578)
GB00BMMW1822	Bayer AG Volkswagen AG	0,65% (2,60% p.a.)	EUR 34,85	35% (EUR 12,1975)
GB00BMMRO839	Bayer AG Roche Holding AG	0,45% (1,80% p.a.)	EUR 2,182	35% (EUR 0,7637)
GB00BNBSPX11	Bayer AG Novartis AG	0,40% (1,60% p.a.)	EUR 2,0865	35% (EUR 0,7320)
			EUR 168,80	35% (EUR 59,08)
			EUR 13,18	35% (EUR 4,608)
			EUR 13,162	35% (EUR 4,6057)
			EUR 164,30	35% (EUR 57,526)
			EUR 54,00	35% (EUR 18,90)
			CHF 312,85	35% (CHF 108,4275)
			EUR 54,00	35% (EUR 18,90)
			CHF 81,76	35% (CHF 28,616)

Stare per acquistare un prodotto che non è semplice e può essere di difficile comprensione.

Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 17 luglio 2020 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 17 luglio 2020 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti. I final terms dated 12 febbraio 2021 relativi ai Certificati (le "Conditioni Definitive") redatti ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relative ai Certificati. Le Condizioni Definitive, il Prospetto di Base e il KID sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

Per maggiori informazioni sui Certificati, i relativi rischi e per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID):

www.goldman-sachs.it

1. I premi fissi trimestrali sono espressi in percentuale rispetto al prezzo di emissione. Ad esempio 0,25% corrisponde a 0,25 Euro per Certificato. Tali importi devono intendersi al lordo delle ritenute fiscali applicabili ai sensi della normativa vigente.
2. Per prezzo iniziale si intende il prezzo ufficiale di chiusura dei sottostanti alla data di valutazione iniziale, 11 febbraio 2021.
3. Per esempio, se il prezzo ufficiale di chiusura dei sottostanti con la performance pagata alla data di valutazione finale sia inferiore del 30% rispetto al suo prezzo iniziale, l'investitore, ipotizzando che abbia acquistato i Certificati a un prezzo di emissione, subirà una perdita del capitale pari al 30% e riceverà un ammontare pari a 30,00 EUR per ciascun Certificato.
4. Il livello Barriera a Scadenza è espresso in percentuale rispetto al prezzo iniziale e si intende espresso in percentuali.

Disclaimer. Prima di acquistare i Certificati, si invitano i potenziali investitori a consultare i propri consulenti fiscali, legali o finanziari e a leggere attentamente la Documentazione di Offerta. I Certificati sono negoziati sul SeDeX, un sistema multilaterale di negoziazione organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo di mercato che potrà, di volta in volta, differire anche significativamente da quello pagato dagli investitori in sede di acquisto dei Certificati. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido per i Certificati. I Certificati non sono destinati alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. person e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti e a U.S. person.

Secondo il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere il copia, fotocopia o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo e (il ristampa).



Il Piccolo

Trieste

AUTHORITY E HHLA

Piattaforma logistica, firmata la concessione

L' **Autorità portuale** ha formalizzato ieri la concessione della Piattaforma logistica alla nuova società Hhla Plt Italy, facente capo alla holding del porto di Amburgo.

La concessione durerà 31 anni e scadrà nel 2052. Il suo rilascio fa parte del percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall' **Autorità**, a cominciare dall' Accordo di programma per la riconversione della Ferriera di Servola, al cui posto sorgerà un terminal di terra a servizio della Piattaforma e del futuro Molo VIII.

Piattaforma logistica Trieste: concessione a HHLA PLT ITALY

(ANSA) - TRIESTE, 22 APR - E' stato formalizzata oggi alla Torre del Lloyd, la concessione della Piattaforma Logistica di Trieste di proprietà di HHLA PLT ITALY, società facente capo al colosso del porto di Amburgo HHLA. La concessione ha durata di 31 anni, e scadrà nel 2052, riguarda una superficie di circa 120 mila metri quadrati inaugurata a fine 2020 e operativa da settimane. La Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ha acquisito di recente il 50,01% della Piattaforma (PLT), realizzata dalla società PLT (costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna), con un progetto di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 resi disponibili dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che gestisce lo scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferraia di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della Ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina. (ANSA).



Piattaforma Logistica di Trieste: concessione di 31 anni. Firmato l'atto tra Autorità di Sistema e HHLA PLT ITALY

(FERPRESS) Trieste, 22 APR E' stato formalizzata giovedì 22 aprile, alla Torre del Lloyd, la concessione per la Piattaforma Logistica di Trieste guidata da HHLA PLT ITALY, società del gruppo facente capo alla holding del porto di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave RO-RO nelle scorse settimane. Con la recente acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste (PLT) da parte del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'**Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'**Autorità di Sistema** Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina.



Il Nautilus

Trieste

AdSPMAO-PIATTAFORMA LOGISTICA: CONCESSIONE DI 31 ANNI

FIRMATO OGGI L'ATTO TRA AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE E HHLA PLT ITALY

Redazione

Trieste- E' stato formalizzata oggi alla Torre del Lloyd, la concessione per la Piattaforma Logistica di Trieste guidata da HHLA PLT ITALY, società del gruppo facente capo alla holding del porto di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave RO-RO nelle scorse settimane. Con la recente acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste (PLT) da parte del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e un raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina. Nella foto Zeno D'Agostino, presidente **ADSP** MAO e Philip Sweens, amministratore delegato HHLA International



Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, concessione trentennale per HHLA PLT Italy

L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale e il terminalista di Amburgo formalizzano l' atto per un polo ro-ro da oltre 20 ettari

È stata formalizzata oggi, alla Torre del Lloyd, la concessione per la piattaforma logistica di **Trieste** guidata da Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) Piattaforma Logistica **Trieste** (PLT) Italy, società del gruppo facente capo alla holding del **porto** di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni (scade nel 2052) comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L' opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l' arrivo della prima nave ro-ro poco più di un mese fa . Con la recente acquisizione del 50,01 per cento di PLT da parte del gruppo terminalista HHLA, il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l' attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall' impresa di costruzioni ICOP e dall' interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo **porto** d' Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un' area di 12 ettari e il recupero all' utilizzo portuale e logistico di un' ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l' acquisto successivo dell' adiacente scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s' inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall' Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l' Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l' Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell' area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell' area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell' altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del **porto** di **Trieste** verso sud, con l' obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell' economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina.



Piattaforma logistica Trieste: concessione a HHLA PLT ITALY, firmato accordo per 31 anni con Authority

Trieste E' stato formalizzata oggi alla Torre del Lloyd, la concessione per la Piattaforma Logistica di Trieste guidata da HHLA PLT ITALY, società del gruppo facente capo alla holding del porto di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave RO-RO nelle scorse settimane. Con la recente acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste (PLT) da parte del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina. (Nella foto Zeno D'Agostino, presidente **ADSP** MAO e Philip Sweets, amministratore delegato HHLA International)



Shipping Italy

Trieste

Firmata da Hhla la concessione di 31 anni per la nuova Piattaforma Logistica di Trieste

L'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Orientale ha annunciato che è stata formalizzata oggi alla Torre del Lloyd la concessione per la nuova Piattaforma Logistica di Trieste, nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano operato da Hhla Plt Italy, controllata del gruppo tedesco Hhla di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave ro-ro nelle scorse settimane. Con la recente acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste (Plt) da parte del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla), il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione Hhla Plt Italy. Sviluppato dalla società Plt costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni Icop e da Interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a quattro navi e raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma spiega una nota della port authority presieduta da Zeno D'Agostino. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina.



Il Piccolo

Trieste

I soldi per i Porti escono dal Recovery Plan

Anche i 400 milioni del pacchetto Trieste inseriti in un nuovo Fondo complementare che il governo creerà con un decreto

DIEGO D' AMELIO

triestel 400 milioni del "pacchetto Trieste" escono dal Recovery Plan ed entrano nel nuovo Fondo complementare da 30 miliardi, che il governo ha creato per ospitare i progetti infrastrutturali che non potranno essere conclusi entro il 2026, come previsto dalla Commissione europea. Il trasloco vale, fra gli altri, per tutti i 2,8 miliardi che il Piano nazionale di ripresa e resilienza aveva stanziato per i porti italiani. Non sarà quindi il 30 aprile a sancire la certezza per Trieste di essere inserita nel Pnrr, ma bisognerà attendere che un decreto istituisca il Fondo, elenchi le opere previste e confermi gli impegni presi da Roma.

La notizia è trapelata ieri alla conclusione del vertice fra il premier Mario Draghi, i ministri coinvolti nella stesura del Pnrr e i capidelegazione della maggioranza. L' incontro è servito a fare il punto in vista del Consiglio dei ministri che oggi esaminerà il Pnrr da 191 miliardi, ai quali si aggiungono i 30 del nuovo fondo, le cui risorse saranno reperite grazie al nuovo deficit autorizzato dal Parlamento. I finanziamenti saranno erogati probabilmente nel giro di un decennio e questo apre più di qualche incognita, considerando la necessità che lo Stato avrà nei prossimi anni di ridurre la spesa dopo i rubinetti spalancati per fare fronte alla crisi Covid.

Durante il summit si è parlato di «approccio integrato tra Pnrr e Fondo complementare», per finanziare programmi eccedenti o non ammissibili secondo le regole Ue. Nelle slide di presentazione si assicura che i progetti spostati nel Fondo complementare seguiranno le stesse procedure di abilitazione, gli stessi target e le stesse forme di monitoraggio del Pnrr. «L' unica differenza rilevante» è in positivo: nessun parere preventivo di Bruxelles, nessun obbligo di rendicontazione e la possibilità di lavorare su scadenze più lunghe del 2026, una deadline molto stretta per gli investimenti previsti in porto. Il Fondo complementare finanzia 29 investimenti, fra cui il prolungamento del superbonus ristrutturazioni, la banda ultra larga, le tecnologie satellitari, la ricostruzione delle aree terremotate, il miglioramento della sicurezza stradale nel Sud e l' acquisto di autobus green. Fra le voci ci sono anche i 2,8 miliardi che il Pnrr aveva stanziato per gli interventi sui porti, a cominciare da Genova e Trieste. A una settimana dalla possibilità di veder confermato l' importante impegno del governo sulla crescita dello scalo, le risorse cambiano allocazione.

Il Pnrr prevedeva 400 milioni di investimenti per Trieste: 105 per l' area ex Aquila e le Noghère, 80 per lo sviluppo ferroviario, 100 per la riconversione dell' area a caldo della Ferriera, 100 per lo sviluppo del Molo VII e 30 per l' elettrificazione delle banchine.

Il presidente Zeno D' Agostino non commenta l' inatteso cambio di programma, ma dalle parti dell' **Autorità portuale** non si registrano segnali di nervosismo sulla possibilità che cominci un assalto alla diligenza fra territori rivali nell' accaparramento delle risorse.

Reduce dagli incontri sul Recovery tra governo e Conferenza delle Regioni, il presidente Massimiliano Fedriga attende maggiore chiarezza sulla questione e si limita a chiedere di «porre le basi su cui costruire la programmazione



con i territori, per fare sintesi ed evitare sprechi. Il governo precedente ha coinvolto poco i territori.

Il nuovo governo sta facendo incontri perlomeno per presentare» le linee guida, ma «non ci sono i tempi per modifiche». In questa prima fase, le proposte della Regione (un pacchetto da oltre 9 miliardi) non saranno quindi recepite nel testo del Pnrr che sarà mandato a Bruxelles il 30 aprile.



Il Piccolo

Trieste

La capogruppo Pd alla Camera Debora Serracchiani condivide la scelta del governo di allungare i tempi della consegna delle opere, ricorrendo a finanziamenti paralleli al Pnrr: «Rispetto alle stringenti esigenze della tempistica imposte dal Recovery, c'è una logica nell'aver fatto entrare le grandi infrastrutture nel Fondo complementare, svincolato da quella tempistica. A tutela della realizzazione delle opere, il Pd ha chiesto al presidente Draghi che al Fondo si applichino le stesse regole del Pnrr».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Le reazioni dopo l' audizione di D' Agostino

«Noghere ed ex Aquila: Muggia torna protagonista delle strategie di rilancio»

LUIGI PUTIGNANO

MUGGIA All' indomani dell' audizione nelle commissioni comunali congiunte del presidente del Coselag e dell' Authority portuale Zeno D' Agostino sul possibile insediamento siderurgico alle Noghere e sull' infrastrutturazione all' ex Aquila, la politica di Muggia si interroga. Per il sindaco Laura Marzi «è giunta la conferma che Muggia sarà parte importante dei tavoli nei quali, a partire dai prossimi mesi, si valuteranno tutti gli aspetti e tutte le ricadute che ciascuno dei due insediamenti portano con sé».

Per il vicesindaco con delega alle Attività produttive e candidato del centrosinistra alle amministrative Francesco Bussani, «restano da definire alcuni snodi fondamentali relativi alla viabilità complessiva e all' impatto ambientale. Muggia dovrà essere protagonista nel riportare ai soggetti coinvolti le necessità del territorio». «Crediamo nelle ricadute che avranno alcuni insediamenti, tra tutti quello di Adriaport ad Aquilinia, che sta vedendo i primi concreti passi», spiega il capogruppo di Fi Andrea Mariucci. Riccardo Bensi del Pd si dice «felice perché finalmente, dopo tante chiusure, si discute di una possibile attività industriale che, oltre a essere ecosostenibile, può portare 400 posti di lavoro più l' indotto». Roberta Tarlao di Meio Muja apprezza «le rassicurazioni su eventuali rischi ambientali». Per Roberta Vlahov di Obiettivo Comune «la salute dei cittadini e dei lavoratori deve essere sempre la priorità». «Attendiamo con ansia di capire i dettagli del progetto Danieli», aggiunge Giulio Ferluga della Lega.

Più cauti Nicola Delconte di Fdi («Sui progetti, ancora allo stato embrionale, mi aspetto che Muggia sia coinvolta seriamente nella loro valutazione») e Marco Finocchiaro del Gruppo misto, «perplesso sulla scelta di sviluppare l' industria pesante di trasformazione dell' acciaio, seppure si dica "pulita"». Infine, per Emanuele Romano del M5s «le premesse per una partecipazione del territorio sono buone».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Scontro sul Vittorio Emanuele Costa, prima nave il 26 giugno

Zaia, intesa su Di Blasio. Zincone saluta e ringrazia. Si in Senato alla classe Venezia

Alberto Zorzi

VENEZIA Aveva dato già un via libera «informale» mercoledì mattina: «Il curriculum c'è e ho ricevuto buone "recensioni" su di lui», aveva detto il governatore del Veneto Luca Zaia riguardo a Fulvio Lino Di Blasio, indicato dal ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini come futuro presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. Ieri è arrivato anche quello formale, con la trasmissione dell'«intesa» prevista dalla legge. Per Di Blasio, attuale segretario generale del Porto di Taranto, dunque la strada è spianata e nell'arco di un mese potrebbe già essere a Venezia. «Gli do il benvenuto nell'auspicio che l'Autorità sia protagonista dello sviluppo della portualità veneziana», dice Zaia. Anche un esponente importante del mondo portuale come Filippo Olivetti, a capo di Bassani, dà un ottimo giudizio della scelta. «Bene la nomina di un esperto di portualità, logistica e traffici commerciali - osserva - Il porto di Venezia ha bisogno di essere guidato con competenza e a tempo pieno.

Grazie a **Cinzia Zincone** per averci dedicato l'anima nei pochi mesi di commissariamento». E ieri proprio **Zincone**, al termine del comitato di gestione, ha ringraziato Zaia per le parole di stima del giorno prima e ringraziato tutti per il sostegno: «C'è stato un proficuo dialogo istituzionale - ha detto, ora che proseguirà nel suo ruolo di provveditore - per quanto di mia competenza non mancherà il sostegno allo sviluppo dello scalo».

Olivetti, e con lui parte della comunità portuale, ha però commentato con ben altri toni due importanti notizie di questi giorni: il bando del Porto di Ravenna per la gestione dell'hub di Royal Caribbean, e il percorso al Senato del decreto legge 45 dello scorso 1 aprile, che dà il via al concorso di idee per una soluzione fuori dalla laguna. Sul sito del colosso americano la destinazione è definita «Venezia (Ravenna)», nonostante tra le due città ci siano quasi 150 chilometri. «Un gruppo così importante che investe 26 milioni di euro non lo fa per poi tornare "il prossimo anno" a Venezia - attacca Olivetti - La politica ha le sue responsabilità, ma anche la comunità portuale non ha saputo fare squadra, osteggiando soluzioni praticabili e appoggiando alternative irrealizzabili come il Duferco». Tra l'altro proprio ieri, dopo settimane di attesa, Costa Crociere ha annunciato che arriverà con una nave a settimana a Venezia a partire dal 26 giugno: la Deliziosa farà scalo ogni sabato con un tragitto che toccherà poi Mykonos, Katakolon, Corfù e Bari. Saranno quindi tre crociere ogni settimana a Venezia, dopo le due di Msc, che partiranno una il 5 giugno (ogni sabato) l'altra il 20 (ogni domenica).

Nel frattempo la commissione XIII (Ambiente) del Senato ieri mattina ha approvato (voto contrario solo di FdI) il parere sul decreto grandi navi, accogliendo una serie di indicazioni proposte dai senatori veneziani Andrea Ferrazzi (Pd) e Orietta Vanin (M5s). Entrambi avevano chiesto di togliere il riferimento (voluto da Forza Italia) alla necessità di scavare il canale Vittorio Emanuele e di chiedere di puntare sulla cosiddetta «classe Venezia», ovvero navi compatibili con la laguna, oltre a dare tempi certi (e stringenti) al concorso di idee. «Ora avanti con le decisioni definitive», dice Ferrazzi. «Sono soddisfatta, anche se non è stata accolta la nostra richiesta di stabilire subito il limite di 40 mila tonnellate in laguna», aggiunge Vanin. Ma proprio l'opposizione al Vittorio Emanuele ha fatto arrabbiare



Olivetti: «E' colpa anche di questi personaggi se il porto di Venezia va a rotoli, è giusto che i lavoratori sappiano a quale campanello suonare quando riceveranno la lettera di licenziamento o quella di trasferimento a Trieste e Ravenna», ha tuonato l' imprenditore.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

dal 26 giugno

Anche Costa crociere torna a Venezia Il via con la Deliziosa

GIULIO DE POLO

La decisione era attesa da qualche giorno. E ieri è arrivata la conferma. Anche Costa Crociere torna a Venezia. Dal 26 giugno Costa Deliziosa salperà dalla Marittima verso Bari e le isole greche.

«Le autorità locali a Venezia hanno chiarito che la stazione marittima è accessibile secondo la normativa attuale», fa sapere la compagnia dalla sede di Genova, «Venezia pertanto fa parte dei 13 porti di imbarco che consentiranno alla compagnia di garantire una migliore accessibilità e flessibilità al proprio programma di crociere di prossimità, con una migliore distribuzione dei flussi turistici sul territorio. La presenza a Venezia, inoltre, contribuirà a sostenere l' economia della città e il lavoro del **porto**».

Salgono così a tre le navi che tornano a Venezia per la stagione estiva 2021 per altrettante crociere alla settimana. Sabato 5 giugno è prevista la partenza da Venezia della Msc orchestra diretta a Bari, poi sarà la volta della Magnifica che salperà la domenica sempre diretta a Bari e poi in Grecia.

Il sabato successivo, il 26 giugno, toccherà alla Costa Deliziosa lasciare Venezia verso il Sud Italia e le isole greche per crociere di una settimana per un totale di 26 "toccate".

Per l' estate Costa schiera quattro navi nel mare Mediterraneo: due navi nella parte occidentale e due in quella orientale, che visiteranno Italia, Francia, Spagna e Grecia, con crociere accessibili da 13 diversi porti di imbarco, soste prolungate ed escursioni a terra organizzate in esclusiva per gli ospiti. Su ogni nave sarà attivo il Costa Safety Protocol, il protocollo che include procedure di salute e sicurezza.

Nel Mediterraneo orientale oltre alla Deliziosa da Venezia, Costa ha ieri confermato anche la crociere da Trieste con la Luminosa dal 16 maggio con tappe in Grecia e Croazia. La programmazione estiva nel Mediterraneo occidentale prevede anche il debutto della nuova Costa Firenze, costruita alla Fincantieri di Marghera e consegnata all' armatore lo scorso dicembre. Costruita per il mercato orientale e in particolare cinese, la Costa Firenze è la gemella della Costa Venezia, anch' essa costruita a Marghera e attualmente ferma in Oriente.

Giulio De Polo© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la crocieristica in laguna

Grandi navi, il Senato bocchia lo scavo dei canali

Emendamenti Pd approvati in commissione anche con il sì di Lega e Forza Italia No al Vittorio Emanuele, sì a "Classe Venezia". Ferrazzi: «Un passo importante»

ALBERTO VITUCCI

In laguna solo navi della "Classe Venezia", di dimensioni contenute, compatibili e non inquinanti. E "no" allo scavo del canale Vittorio Emanuele per collegare Marghera alla Marittima. Alla fine la commissione Ambiente del Senato approva all' unanimità, o quasi (unico voto contrario quello di Fratelli d' Italia), la proposta del senatore veneziano del Pd Andrea Ferrazzi. Si va in aula con un testo condiviso, anche da Lega e Forza Italia che pure a livello locale avrebbero preferito l' inserimento di quel passaggio. Un altro passo verso le alternative alle grandi navi a San Marco. Una strada però ancora lunga. Il decreto del governo andrà in aula la settimana prossima. Poi alla Camera. Prevede che sia bandito un concorso internazionale su «proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica per trovare punti di attracco fuori dalla laguna per le navi al di sopra delle 40 mila tonnellate e per le grandi navi porta container. Un attracco "off-shore" che dovrà essere ideato con il contributo di esperti e personalità indicate dagli enti locali. «Venezia senza porto non è pensabile», dice Ferrazzi, «continuare con il gigantismo navale in laguna altrettanto. Ora si deve andare avanti con le soluzioni definitive, per garantire la sostenibilità ambientale e i posti di lavoro».

Significa che i tempi per individuare le soluzioni definitive del terminal in mare dovranno essere "rapidi". Nel frattempo si punta alla soluzione "provvisoria". La Stazione Marittima a Marghera, in Canale industriale Nord Sponda Nord. Ma anche qui i tempi non saranno inferiori a 2-3 anni, il costo 60 milioni di euro. Non c' è traccia delle altre due soluzioni provvisorie indicate dal Comitato del 21 dicembre, le banchine di Vecon e Tiv, sempre a Marghera ma meno lontane dalla bocca di Malamocco. I lavori lì non sono mai iniziati.

Dunque se come sembra già in giugno arriveranno due grandi navi della Msc e riprenderanno le crociere, la soluzione non ci sarà. E le navi continueranno a passare per San Marco e il canale della Giudecca. I comitati gridano allo scandalo. «Una figuraccia internazionale», dicono, «il ministro Franceschini aveva annunciato che il governo aveva tolto le navi dalla laguna».

Ma i tempi sono lunghi. E nessuno è disposto a rinunciare alle crociere e a posti di lavoro. Dunque?

«Una soluzione immediata c' è, basta percorrerla», dice Ambiente Venezia, Ed ecco Venis Cruise, il porto al Lido che Duferco-De Piccoli hanno progettato e presentato già sette anni fa ai ministeri.

La Valutazione di Impatto Ambientale è stata favorevole, con prescrizioni della Soprintendenza. E la disponibilità del ministero dei Beni culturali ad autorizzare l' approdo sperimentale di una nave a Punta Sabbioni, davanti all' isola artificiale del Mose.

C' è anche il progetto di Boato, Vittadini, Di Tella, donato al Ministero. E poi le idee di Santa Maria del Mare, proposte da Ferruccio Falconi, lo stesso capo dei piloti del porto che aveva ideato molti anni fa anche il sistema reversibile e sperimentale di difesa dalle acque alte con le navi affondate in bocca di porto.





Grandi navi, stop al canale per Marghera

La commissione Ambiente del Senato vota per portare le crociere fuori dalla laguna, ma il 26 giugno la Costa ritransiterà a San Marco Non passa l'emendamento di Fi e Lega che apriva la strada allo scavo del Vittorio Emanuele. Ora la parola alla Camera

AL SENATO VENEZIA Grandi navi, il disegno di legge che si prefigge di allontanare dalla laguna i grattacieli del mare, con un bando internazionale per progettare una soluzione definitiva, ha incassato il via libera della commissione Ambiente al Senato (unico contrario Fratelli d'Italia) e torna ora in discussione alla commissione Trasporti.

Proprio nel giorno in cui Costa Crociere ha annunciato che il 26 giugno la Costa Deliziosa toccherà Venezia, con i suoi 294 metri e una stazza lorda di quasi 93mila tonnellate. La stessa che nel giugno di due anni fa rischiò di schiantarsi contro la riva dei Sette Martiri in una serata di luglio sferzata dalla bufera, e fu salvata dall'intervento del rimorchiatore che ce la mise tutta per evitare la collisione con uno yacht ormeggiato, dal quale l'equipaggio saltò fuori in un battibaleno. E naturalmente la grande nave passerà per il Bacino di San Marco.

Due le navi al mese inizialmente previste dalla Costa, cui si aggiungeranno quelle della Msc, Orchestra e Magnifica.

Come è sempre stato, prima della pandemia che ha congelato gli approdi in Marittima, da quasi due anni desolatamente vuoti.

È durato lo spazio di una giornata l'inserimento dello scavo del Canale Vittorio Emanuele III per fare in modo che le navi dalla Marittima arrivassero a Marghera, caldeggiato da Forza Italia e Lega. Il Carroccio, in realtà, era entrato in punta dei piedi nella discussione, chiedendo l'inserimento tra gli emendamenti della parola anche a modificare il senso della frase che si riferisce agli approdi fuori dalla laguna, per indicare quelli all'interno come strada da percorrere in via prioritaria. E la proposta dello scavo del Canale avanzata dai forzisti era un calcio di rigore a porta vuota. Ma il Pd, con Andrea Ferrazzi, aveva stoppato la mossa, chiedendo il rinvio del voto. Ieri la commissione ha trovato la quadra, arrivando quasi all'unanimità ma escludendo lo scavo, con un parere condizionato da alcune osservazioni: considerata la lunghezza dei tempi tra l'acquisizione dei progetti e la loro realizzazione, mentre le navi continuano a passare in laguna, è arrivato l'ok «ad eventuali ulteriori idonei punti di attracco». Quindi all'interno della laguna, come chiesto dalla Lega.

LE OSSERVAZIONI L'invito è poi quello di «valutare l'opportunità che il bando abbia una scadenza temporale congrua» e che della commissione di esperti per la valutazione delle proposte facciano parte rappresentanti degli enti locali e istituzionali, personalità con comprovata esperienza in materia ambientale e di tutela dei beni culturali.

Inoltre si chiede di tener presente che le navi che utilizzino punti di attracco fuori dalle acque protette siano quelle non conformi a una «classe Venezia» autorizzata all'ingresso in laguna, da definire con apposito decreto ministeriale. Dunque dovrebbero entrare solo navi di una certa stazza ed ecocompatibili, ma si rinvia anche qui ad altro decreto. Infine, in osservanza alla legge speciale, la commissione chiede che i progetti debbano essere redatti nel rispetto delle caratteristiche di reversibilità e gradualità.

RAFFAELLA VITTADELLO



L' ITER Ora la commissione Trasporti dovrà lavorare di cesello tra i vari emendamenti. Poi ci sarà tutto maggio per l' approvazione in aula al Senato, poi in commissione alla Camera e di nuovo in aula entro fine mese. E la battaglia si preannuncia senza esclusione di colpi. Soddisfatto Ferrazzi, che



Il Gazzettino

Venezia

sottolinea come sia necessario far presto, «perchè Venezia - dice, sottolineando di averlo espresso anche al Ministro Giovannini - non può rischiare di perdere il **Porto** e la crocieristica, con i posti di lavoro che essa rappresenta, anzi si tratta di un settore fondamentale che va potenziato insieme all' indotto. Ma nello stesso tempo c' è la volontà di mettere un freno al gigantismo navale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ritornano le crociere: a Venezia la nave che sfiorò il disastro

La Costa Deliziosa rischiò di schiantarsi sulle rive durante una tempesta nel 2019. Ancora in discussione il disegno di legge per allontanare i colossi dalla laguna

RAFFAELLA VITTADELLO

LA RIPARTENZA VENEZIA Riparte lentamente a fine maggio la stagione delle crociere, con home port dalla Marittima, proprio mentre in commissione al Senato è in discussione il disegno di legge per allontanare le grandi navi dalla laguna.

La Costa Deliziosa, 294 metri di lunghezza per una stazza di quasi 93 mila tonnellate, alle 17 del 29 maggio lascerà gli ormeggi dal cuore della città e solcherà il Canale della Giudecca, con i passeggeri schierati sul ponte alto 50 metri ad ammirare il Bacino di San Marco e l'isola di San Giorgio, prima di uscire dalla bocca di **porto** del Lido. Itinerario alle isole greche e rientro in laguna dopo otto giorni.

L'annuncio della compagnia Costa Crociere nella giornata di ieri, che segue di qualche giorno quello di Msc: ai primi di giugno è prevista la partenza da Venezia per una serie di tappe lungo il Mediterraneo, con un soggiorno di sette notti in cabina, sulla nave Orchestra o sulla Magnifica, che quanto a dimensioni assomigliano molto alla Costa Deliziosa.

La Deliziosa, la stessa nave che nel luglio del 2019 rischiò la collisione in bacino San Marco contro uno yacht ormeggiato lungo la Riva degli Schiavoni, in una serata in cui era scattata l'allerta meteo.

La nave era salpata nonostante le previsioni di burrasca e aveva appena raddrizzato il timone dopo essere uscita dal Canale della Giudecca. Si apprestava a proseguire lungo un tratto rettilineo per costeggiare la Riva, quando era stata improvvisamente investita dal temporale e da un vento impetuoso. Solo grazie al terzo rimorchiatore, quello a prua, più esterno, era così riuscita ad evitare l'impatto contro un'altra imbarcazione ferma, seminando il panico tra i passeggeri dei mezzi pubblici che si erano trovati lungo la sua traiettoria e gli abitanti che avevano visto la nave avvicinarsi sempre di più. Al capitano non era rimasto altro che aumentare la velocità, per renderla più governabile, così da contrastare il vento che la sferzava di traverso.

E pensare che il terzo rimorchiatore era stato introdotto solo da pochi giorni, a seguito di un incidente, questa volta reale, che si era verificato un mese prima, protagonista la Msc Opera in arrivo in Marittima, che si era infilata tra la riva e un battello fluviale ormeggiato. Immagini e video che avevano fatto il giro del mondo e che avevano accelerato la discussione. Ma niente è cambiato, a parte il panorama post-pandemia.

E mentre si discute al Senato di una nuova legge per proporre un bando internazionale per crociere e traffico commerciale al di fuori della laguna, è rimasta lettera morta anche il decreto Clini-Passera approvato dagli stessi due ministeri ormai 9 anni fa, che indicavano gli ormeggi della Marittima come soluzione transitoria in attesa di quella definitiva fuori dalla laguna. Quel decreto che stabiliva il limite delle 40mila tonnellate per poter passare davanti a San Marco, in ragione della pericolosità dei grattacieli del mare. Dunque tutto rischia di rimanere così com'è, al di là della possibilità di attrezzare le banchine di Marghera, soluzione ipotizzata dal Comitato già in due occasioni.

Banchine che però ancora non sono pronte per ospitare dignitosamente le navi da migliaia di passeggeri.





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

autorità portuale

Di Blasio, l' intesa della Regione arriva a tempo di record

A.V.

Aveva trenta giorni di tempo. Ma dopo sole 48 ore il presidente della Regione Luca Zaia ha comunicato ieri al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini l' "intesa" per la nomina del nuovo presidente dell' Autorità portuale veneziana Fulvio Lio Di Blasio. «Sia il benvenuto», scrive in una nota, «nell' auspicio che l' Autorità Portuale sia protagonista dello sviluppo della portualità veneziana, in sinergia con il sistema infrastrutturale del Veneto».

Un segnale di collaborazione che Zaia lancia non a caso proprio nel giorno in cui la commissione del Senato approva gli emendamenti al decreto Giovannini stralciando dal testo la parte che riguarda lo scavo del Vittorio Emanuele. Condizione necessaria per fare arrivare la navi alla Marittima anche entrando dalla bocca di **porto** del Lido. Non è un mistero che Zaia, insieme al sindaco Luigi Brugnaro, si sia sempre espresso in favore delle grandi navi. Allontanarle dal bacino San Marco, per il presidente del Veneto e il sindaco, non significa estrometterle dalla laguna. L' alternativa Marghera è infatti quella più gradita a Regione e Comune.

Adesso arriva il nuovo manager. Per anni consulente della Ernst&Young, dal 2005 anche del ministero dei Trasporti, per cui ha collaborato alla stesura del Piano dei porti. Un manager di indiscusse qualità, mostrate nei tre anni di incarico come Segretario generale all' Autorità portuale di Taranto.

Adesso al manager venuto dalla Puglia e sconosciuto alla politica veneziana toccherà affrontare nodi importanti. Non solo le grandi navi, ma anche i traffici commerciali e la coabitazione tra portualità e Mose.

--A.V.



Porti: Venezia, Comitato approva concessioni demaniali

(ANSA) - VENEZIA, 22 APR - In seguito agli approfondimenti realizzati dalla Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia in merito all'adempimento di alcune prescrizioni tecniche da parte dei concessionari, il Comitato di Gestione portuale ha espresso all'unanimità parere positivo sul rilascio di tre concessioni demaniali di durata infraquadriennale nei Porti di Venezia e Chioggia a favore della Gelateria Nico, Brusato trasporti Srl e Il Burchiello Srl. Il Comitato si è riunito oggi, alla presenza del Commissario Straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, del Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. È stato l'ultimo incontro per il Commissario straordinario, Cinzia Zincone, che ha rivolto un ringraziamento per la collaborazione dimostrata durante il percorso alla guida dell'Authority, "frutto di un proficuo dialogo istituzionale che sono sicura non mancheranno nei prossimi, importanti appuntamenti che ci attenderanno da qui al termine dell'esperienza commissariale". (ANSA).



AdSP Venezia: Zaia, grazie a Commissario Zinconer per il suo lavoro al servizio del porto di Venezia in momenti complessi - Ferpress

(FERPRESS) Venezia, 22 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, il mio, 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 (fra cui Venezia) da parte del Ministro alle Infrastrutture Giovannini. La dott.ssa Zincone 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 prosegue Zaia 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.

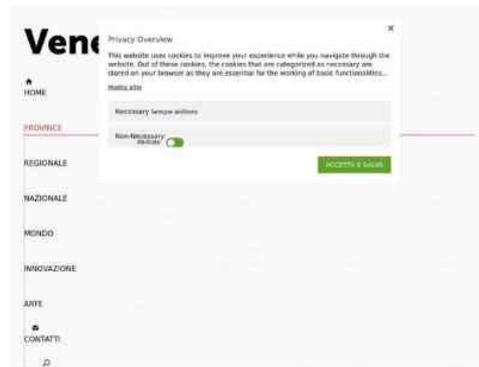


Veneto Report

Venezia

Navi: stop allo scavo del Canale Vittorio Emanuele

È stato rinviato in Commissione Ambiente del Senato il voto che proponeva l'inserimento dell'escavo del Canale Vittorio Emanuele III nel Decreto sulle grandi navi di Venezia. A fermarlo il senatore veneziano Andrea Ferrazzi: 'L'escavo del Canale di grande navigazione Vittorio Emanuele III è un'inutile e dannosa forzatura che accelererebbe solo l'erosione della laguna di Venezia', ha spiegato il senatore Pd. Su questa base il senatore veneziano Ferrazzi capogruppo dem nella commissione Ambiente, ha bloccato l'inserimento dell'escavo nel decreto del Governo che avrebbe dato il via alla fase di progettazione per l'attracco delle Grandi navi fuori dalla Laguna. Ferrazzi ha ottenuto il rinvio del voto "perché in commissione Ambiente ci si possa confrontare sulle soluzioni giuste per il bene di Venezia". Lo scavo di quel canale, ora interrato e che veniva usato quando non esisteva il Canale dei Petroli per far giungere le navi da crociera alla Marittima direttamente da Marghera, provocherebbe secondo Ferrazzi un "danno insostenibile alla laguna". La soluzione a cui lavorare - sottolinea Ferrazzi - è la progettazione di un attracco delle Grandi navi fuori dalla Laguna per proteggere il suo delicato ecosistema. "Paradossale che Ferrazzi inneggi sul blocco a Venezia - dice la presidente della commissione consigliare Infrastrutture Deborah Onisto - Venezia piange, Ravenna gioisce e Ferrazzi non se ne accorge. Il tema è trovare soluzioni, non fare battaglie per raccattare qualche voto". Sullo sfondo di tutta questa situazione, ieri mattina l'ormai ex commissario del Porto **Cinzia Zincone** ha parlato della situazione dello scalo lagunare: "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". Si delinea quindi la strada per il terminal d'altura: "È 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». 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 Gianfranco Bettin di Verde progressista.



Navi: stop allo scavo del Canale Vittorio Emanuele



Gelateria Nico, nuova concessione

LA DECISIONE VENEZIA Tre concessioni demaniali marittime di durata fino a quattro anni sono state rilasciate dopo gli opportuni approfondimenti tecnici delle Capitenerie di Porto di Venezia, per quanto riguarda la Gelateria Nico alle Zattere e la Brusato Trasporti Srl, dalla Capitaneria di Chioggia per Il Burchiello Srl.

La decisione unanime ieri nel corso del Comitato di Gestione dell' Autorità Portuale, probabilmente l' ultimo alla presenza del commissario straordinario **Cinzia Zincone**, ora che alla guida del porto è stato nominato Lino Fulvio Di Blasio dal ministro Enrico Giovannini.

Alla seduta c' erano anche il direttore marittimo Piero Pellizzari, il comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana e Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto.

Al termine dell' incontro **Zincone** ha rivolto un ringraziamento a tutti «per l' impegno messo al servizio dell' ente e dei Porti di Venezia e Chioggia e per la cooperazione dimostrata nell' adottare le scelte fin qui compiute, frutto di un proficuo dialogo istituzionale che sono sicura non mancheranno nei prossimi, importanti appuntamenti che ci attenderanno da qui al termine dell' esperienza commissariale». Parole di gratitudine anche per il presidente della Regione Zaia «per il supporto dimostrato e per gli attestati pubblici di stima che ha cortesemente rivolto nei miei confronti» e ha garantito anche per il futuro il «sostegno allo sviluppo della portualità veneta ed alla salvaguardia, fisica e ambientale di Venezia e della sua laguna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

A rischio la nuova passeggiata pedonale se l'associazione non investe 20 mila euro

Caso Assonautica, Caprioglio convoca un tavolo urgente

S. C.

il caso Un tavolo urgente tra Comune, **Autorità portuale** e Assonautica. Lo ha indetto il sindaco Ilaria Caprioglio e l'obiettivo è disinnescare la questione legata al contributo di 20 mila euro per la realizzazione della passeggiata turistico-pedonale della Torretta, che l'associazione si era impegnata a versare. Un onere assunto nel 2018, attraverso una lettera in cui Assonautica specificava una clausola fondamentale: l'impegno sarebbe stato «subordinato all'approvazione della progettazione da parte del consiglio direttivo e all'approvazione del bilancio 2019 da parte dei soci».

Passaggio che, di fatto, non è mai avvenuto, mentre Palazzo Sisto ha inserito e considerato come assodato, nella determina dirigenziale datata 11 novembre 2019, il finanziamento di 20 mila euro. Oggi, se i soldi venissero a mancare come emerge da indiscrezioni interne ad Assonautica, il Comune si troverebbe in grave difficoltà, con il pericolo di non poter completare l'intervento della passeggiata, che cuba 150 mila euro. Ieri, il vicepresidente reggente, Mauro Moncada, (il presidente, Luciano Lacirignola, si è dimesso), ha precisato che «Assonautica provinciale non ha mai inteso venir meno agli impegni assunti».

Precisa, però, che l'impegno economico dovrà essere discusso in consiglio, con i soci.

«Tenuto conto del lungo tempo trascorso dalla iniziale presentazione del progetto di massima e dell'assenza di successivi confronti con l'Ente comunale e in relazione al suo sviluppo - dice Moncada- Assonautica incontrerà il Comune di Savona allo scopo di meglio comprendere e valutare il contributo di Assonautica al progetto, anche con riguardo al successivo uso pubblico delle infrastrutture». Da chiarire, quindi, a quanto ammonterà il contributo. Intanto, è giallo sui posti barca. Con un accordo verbale, Assonautica avrebbe chiesto al Comune l'autorizzazione a ricavare una quindicina di posti barca al di sotto della Torretta. Ma oggi, dell'accordo, non ci sarebbe traccia.

--S. C.



Crociere, via il primo maggio con il tour di Costa Smeralda

Quattro navi nel Mar Mediterraneo con rigidi controlli sanitari

DENISE GIUSTO

denise giusto **savona** L' estate si avvicina e Costa Crociere è pronta a ripartire con gli itinerari nel Mediterraneo, grazie al «Costa Safety Protocol»: la prima a prendere il mare aperto, il 1° maggio, sarà proprio la Smeralda, attraccata da mesi nel **porto di Savona**.

L' ammiraglia alimentata a lng porterà gli ospiti nelle più belle località italiane, grazie a mini-crociere di tre e quattro giorni, che consentiranno di godere di una vacanza più breve o un' intera crociera di una settimana, con scali a **Savona**, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. Questo itinerario dedicato all' Italia sarà prolungato sino al 3 luglio, quando la nave tornerà a proporre crociere di una settimana che visiteranno **Savona**, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Palermo e Civitavecchia. Questo è solo uno dei programmi per l' estate 2021 di Costa Crociere, presentati ieri. Gli itinerari nel Mediterraneo della compagnia italiana prevedono infatti due navi nella parte occidentale (Smeralda e Firenze) e due in quella orientale (Luminosa e Deliziosa), che visiteranno Italia, Francia, Spagna e Grecia, con crociere accessibili da 13 diversi porti di imbarco, soste prolungate ed escursioni a terra organizzate in esclusiva per gli ospiti. Su ogni nave sarà attivo un protocollo che include procedure di salute e sicurezza rafforzate per tutti gli aspetti dell' esperienza di crociera, sia a bordo sia a terra, già implementate negli ultimi mesi di operazioni di crociera. Anche l' esperienza di bordo verrà ulteriormente arricchita da nuove proposte di menù, tra cui i piatti legati alla tradizione delle località toccate dagli itinerari delle navi Costa. Nel Mediterraneo occidentale opereranno le due navi più nuove e innovative della flotta: Smeralda, l' ammiraglia alimentata a lng, e debutterà Costa Firenze, la nuova nave ispirata al Rinascimento fiorentino. Quest' ultima partirà per il suo primo viaggio il 4 luglio, con un itinerario che comprende **Savona**, Civitavecchia, Palermo, Napoli, Messina e Cagliari. Dal 12 settembre fino a metà ottobre anche Costa Firenze proporrà crociere internazionali di una settimana, che comprendono **Savona**, Civitavecchia, Napoli, Ibiza, Barcellona e Marsiglia. Gli itinerari estivi saranno disponibili sui sistemi Costa nei prossimi giorni.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

PRIMO PIANO
TURISMO
Crociere, via il primo maggio con il tour di Costa Smeralda
Quattro navi nel Mar Mediterraneo con rigidi controlli sanitari

Classe A "PREMIUM" Week
Solo su vetture in PRONTA CONSEGNA
Un'occasione unica!
Termina il 26 Aprile!
-1.500€ dal Prezzo Gino

Gino S.p.A. Autoregolata e autorizzata dalla Banca d'Italia e dalla Consob
Sede in Torino, 20121, 10122, 10123
www.ginospa.com

Grimaldi, battesimo per Eco Savona ro-ro ibrida a zero emissioni in porto

SAVONA - Cerimonia di battesimo per Eco Savona la quarta unità ro-ro ibrida della nuova classe Gg5g (Grimaldi green 5th generation) del gruppo Grimaldi.

La nuova unità sarà impiegata sul collegamento marittimo giornaliero di Grimaldi Lines tra Livorno, Savona, Barcellona e Valencia per il trasporto di merci rotabili. Eco Savona è la quarta di dodici unità Eco friendly, dotate di innovazioni tecnologiche che le rendono capaci di azzerare le emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh. Batterie che si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. In più. Queste nuova generazione di navi sono dotate di motori controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Eco Savona La nave costruita dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing, è arrivata nel Mediterraneo con qualche settimana' di ritardo rispetto ai piani, perché a causa del blocco di Suez provocato dall'incagliamento della Ever Given, ha dovuto allungare la navigazione passando dal Capo di Buona Speranza e costeggiare l'Africa. Guido Grimaldi La cerimonia di battesimo ha visto la presenza dell'armatore, Guido Grimaldi, il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell'AdSP del mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, il deputato della Lega Edoardo Rixi, il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, Francesco Cimmino comandante della Capitaneria di porto di Savona. A tagliare il nastro, madrina della tradizionale rottura della bottiglia è stata il sindaco della città di Savona. Grimaldi Toti Eco Savona, fa sapere la compagnia in una nota, « 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 da 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 5 megawattora, che si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadrati di pannelli solari. In più, sono dotate di motori controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Intervenuto alla cerimonia il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini ha detto: «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» .



Scalo inaugurale e battesimo per la Eco Savona

22 aprile 2021 - Si è svolto ieri 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. 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. 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.

GAM EDITORI



Nave "Eco Savona": arriva anche la certificazione della Capitaneria di Porto

Quest' oggi le attività ispettive di competenza dell' Autorità marittima finalizzate al rilascio delle certificazioni previste dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione e di ship security

Dopo la cerimonia del battesimo della nave "Eco Savona", avvenuta ieri nello scalo inaugurale nel porto di Savona, sono cominciate oggi le attività ispettive di competenza dell' Autorità marittima finalizzate al rilascio delle certificazioni previste dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione e di ship security. La nave ibrida "Eco Savona", della Compagnia Grimaldi, è tra i primi esemplari della nuova classe di unità destinate al trasporto di merci rotabili e della massime dimensioni per la tipologia, dotata di sistemi di bordo all' avanguardia e considerata ai vertici dell' efficienza energetica per il settore dei trasporti marittimi. In particolare la nave, consegnata all' armatore solo poche settimane fa, durante le necessarie soste in porto ha la capacità di auto-alimentarsi tramite le potenti batterie al litio (da 5 MWh) e senza dover ricorrere a motori endotermici. Le stesse batterie sono quindi ricaricate durante le fasi di navigazione, così consentendo all' unità di azzerare le emissioni a terra. La nave, attualmente alla fonda nella rada di Savona, sosterrà nello scalo ancora per qualche giorno prima di iniziare la sua vita operativa e commerciale tra Savona, Livorno, Valencia e Barcellona, trasportando via mare semirimorchi, autocarri e furgoni sottratti al transito stradale. La breve sosta consentirà anche di completare le visite per il rilascio delle certificazioni di sicurezza di competenza dell' Autorità marittima, che saranno emesse, per la prima volta, non appena saranno terminate le verifiche tecniche e documentali che il team ispettivo della Capitaneria di porto di Savona sta effettuando a bordo già da questa mattina. *Nelle foto: il personale del team ispettivo della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Savona, impegnato nelle verifiche a bordo della Motonave "Eco Savona"



La Capitaneria di Porto di Savona certifica la nave ibrida 'ECO SAVONA'

Dopo la cerimonia del battesimo della nave 'ECO SAVONA', avvenuta ieri nello scalo inaugurale nel porto di Savona, sono cominciate oggi le attività ispettive di competenza dell'Autorità marittima finalizzate al rilascio delle certificazioni previste dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione e di ship security . La nave ibrida 'ECO SAVONA', della Compagnia Grimaldi, è tra i primi esemplari della nuova classe di unità, destinate al trasporto di merci rotabili e della massime dimensioni per la tipologia, dotata di sistemi di bordo all'avanguardia e considerata ai vertici dell'efficienza energetica per il settore dei trasporti marittimi. In particolare la nave, consegnata all'armatore solo poche settimane fa, durante le necessarie soste in porto ha la capacità di auto-alimentarsi tramite le potenti batterie al litio (da 5 MWh) e senza dover ricorrere a motori endotermici. Le stesse batterie sono quindi ricaricate durante le fasi di navigazione, così consentendo all'unità di azzerare le emissioni a terra. La nave, attualmente alla fonda nella rada di Savona, sosterrà nello scalo ancora per qualche giorno prima di iniziare la sua vita operativa e commerciale tra Savona, Livorno, Valencia e Barcellona, trasportando via mare semirimorchi, autocarri e furgoni sottratti al transito stradale. La breve sosta consentirà anche di completare le visite per il rilascio delle certificazioni di sicurezza di competenza dell'Autorità marittima, che saranno emesse, per la prima volta, non appena saranno terminate le verifiche tecniche e documentali che il team ispettivo della Capitaneria di porto di Savona sta effettuando a bordo già da questa mattina.



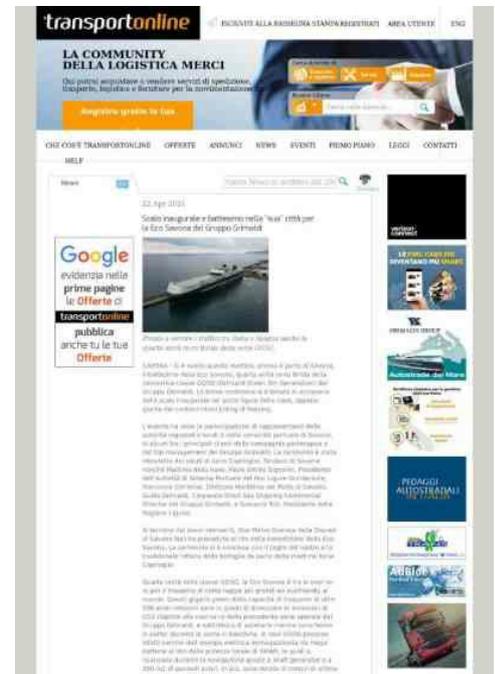
Transportonline

Savona, Vado

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 - Si è svolta 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 interventi come l'elettificazione delle banchine del terminal passeggeri per la riduzione delle emissioni delle navi che





Transportonline

Savona, Vado

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. www.grimaldi.napoli.it Indietro Elenco Avanti

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

primo passo per la razionalizzazione del movimento dei camion nello scalo

Traffico dei Tir a Genova Nuova area in porto in attesa dell' autoparco

FRANCESCO MARGIOCCO

genova Un migliaio di camion entrano ed escono ogni giorno dal varco di Ponente del **porto** di **Genova**. Quando sostano, nell' attesa di entrare nel bacino portuale, stazionano dove e come possono, ai margini delle strade, con effetti sul traffico della città.

Da un paio di giorni qualcosa è cambiato. Mercoledì mattina, alle sei, il **porto** ha inaugurato la sua nuova area di sosta per i mezzi pesanti: uno spazio di 5 mila metri quadrati sulla sponda destra del Polcevera, a ridosso della strada Guido Rossa e accanto alla rotonda San Giovanni d' Aciri. Cinquemila metri quadri sono pochi, bastano appena a ospitare 15 stalli per altrettanti camion. Ma sono un inizio. Gli autisti possono fermarsi per soste brevi, di 45 minuti, e nel frattempo portarsi avanti con la documentazione per l' ingresso in banchina. «Quei 45 minuti sono la pausa fissata dal Codice della strada, e obbligatoria, dopo 4 ore e mezza di guida», ricorda Giuseppe Bossa, coordinatore dell' Osservatorio logistica trasporto merci e spedizione, che unisce sindacati e associazioni di categoria. «L' area toglie mezzi dalla strada e semplifica gli accessi in **porto**».

Realizzata e finanziata da Autostrade per l' Italia, la nuova area è un assaggio dell' opera, molto più grande, che, secondo la tabella di marcia, sarà realizzata a partire da gennaio, con fine lavori prevista nel marzo 2023, e che comprende l' estensione della sopraelevata portuale, il potenziamento dei varchi di San Benigno, la realizzazione del varco in quota di ponte Etiopia e il completamento della strada della Superba. «Con queste opere, e con il futuro autoparco, avremo non 15 ma 120 posti per i camion», dice Bossa.

Del costo di oltre 130 milioni, le nuove infrastrutture saranno collegate al casello autostradale di Sestri Ponente, con accesso diretto all' A7 e all' A26, e dovrebbero sancire la separazione tra la viabilità urbana e il traffico dei camion da e verso il **porto**.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' economia del mare

Terminal San Giorgio pronto per i nuovi maxicargo Grimaldi

Terminal San Giorgio è pronto ad accogliere le nuove navi ro-ro ibride "GG5G" di Grimaldi Euromed che saranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova a partire da lunedì prossimo.

«Il terminal ha completato i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro situata presso Ponte Libia levante» informa una nota diffusa ieri dal terminal di Sampierdarena.

A rendere necessario l' intervento sono le «eccezionali dimensioni» delle nuove unità ecofriendly dell' armatore, lunghe 238 metri e larghe 34 con una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7.800 metri lineari.

«Con questo intervento Terminal San Giorgio, principale operatore del porto di Genova per il traffico rotabili/ autostrade del mare - sottolinea in una nota l' amministratore delegato della società genovese Maurizio Anselmo - intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l' obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel porto di Genova grazie anche all' incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G».

Per ora si tratta solamente di rotabili e semirimorchi ma, come riportato da Shipping Italy, Guido Grimaldi ha annunciato ieri l' intenzione di aprire un nuovo collegamento passeggeri fra Liguria e Sardegna.

«Proprio da Terminal San Giorgio - ha detto alla testata online di shipping - siamo intenzionati a fare la linea con Porto Torres. Il terminal è perfettamente in grado di gestire anche i traghetti passeggeri». Il terminal intanto aveva già chiesto all' **Autorità di sistema portuale** di poter movimentare anche passeggeri, seppure almeno inizialmente per poche unità.

-(n.b.)
)



A Genova il Terminal San Giorgio è pronto per le maxi navi Grimaldi

(ANSA) - GENOVA, 22 APR - Terminal San Giorgio è pronto ad accogliere le nuove navi ro-ro ibride "GG5G" di Grimaldi Euromed che saranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova a partire da lunedì prossimo. "Il terminal ha completato i lavori relativi all'ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro situata presso Ponte Libia levante" informa una nota. A rendere necessario l'intervento sono le "eccezionali dimensioni" delle nuove unità ecofriendly dell'armatore, lunghe 238 metri e larghe 34 con una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7.800 metri lineari. "Con questo intervento Terminal San Giorgio, principale operatore del porto di Genova per il traffico rotabili/ autostrade del mare - sottolinea in una nota l'ad Maurizio Anselmo - intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l'obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel porto di Genova grazie anche all'incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G". Per ora si tratta solamente di rotabili e semirimorchi ma, come riportato da Shipping Italy, Guido Grimaldi ha annunciato ieri l'intenzione di aprire un nuovo collegamento passeggeri fra Liguria e Sardegna. "Proprio da Terminal San Giorgio - ha detto alla testata online di shipping - siamo intenzionati a fare la linea con Porto Torres. Il terminal è perfettamente in grado di gestire anche i traghetti passeggeri". Il terminal intanto aveva già chiesto all'Autorità portuale di poter movimentare anche passeggeri, seppure almeno inizialmente per poche unità. (ANSA).



Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le nuovissime Grimaldi GG5G

Completati i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante Genova

Terminal San Giorgio di **Genova** ha recentemente completato i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante. L' intervento si è reso necessario al fine di consentire l' ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride 'GG5G', che verranno messe in servizio sulle tratte da e per **Genova** da parte di Grimaldi Euromed , operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel **porto** di **Genova** è previsto per lunedì 26 aprile. Queste navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly. Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere - per il momento - all' ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori - tra progettazione e realizzazione - sono durati circa un anno e mezzo. Nello specifico, l' intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio intend e rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l' obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel **porto** di **Genova** grazie anche all' incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G, come dichiara l' amministratore delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo. La realizzazione di tale opera è stata possibile grazie sia ai notevoli investimenti economici da parte di Terminal San Giorgio sia alla continua e proficua collaborazione tra Terminal, Linea Grimaldi, Agenzia Grimaldi Logistica **Genova** e le pubbliche Autorità coinvolte. «Senza un proattivo coordinamento guidato dallo staff TSG - sottolinea Maurizio Anselmo - non avremmo senz' altro potuto raggiungere questo risultato in tempi coerenti con le esigenze commerciali del nostro cliente Grimaldi Lines».

BizJournal Liguria

Privacy Overview

This website uses cookies to improve your experience while you navigate through the website. Out of these, the cookies that are categorized as necessary are stored on your device as they are essential for the working of basic functionalities of the website.

Consent

Termini e Condizioni

Non necessary cookies

Accetta e Salva

Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le nuovissime Grimaldi GG5G

Completati i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante Genova

11 Aprile 2021 11:51

TROVA LAVORO

MERCATO DEL LAVORO & CARRIERA

in collaborazione con

CINCO

Ovunque voi siate, noi ci siamo

Al telefono o sul PC e sul Tablet (Apple e Android)

UniCredit

Terminal San Giorgio di Genova ha recentemente completato i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante.

L' intervento si è reso necessario al fine di consentire l' ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride "GG5G", che verranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova da parte di Grimaldi Euromed, operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel porto di Genova è previsto per lunedì 26 aprile.

Queste navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly.

Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere - per il momento - all' ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori - tra progettazione e realizzazione - sono durati circa un anno e mezzo.

Nello specifico, l' intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente.

Genova24

Genova, Voltri

Terminal San Giorgio è pronto ad accogliere le nuovissime navi Grimaldi GG5G

Completati recentemente i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro situata presso Ponte Libia levante

Genova . Terminal San Giorgio ha recentemente completato i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante (vedi foto). Tale intervento si è reso necessario al fine di consentire l' ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride 'GG5G', che verranno messe in servizio sulle tratte da e per **Genova** da parte di Grimaldi Euromed, operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel **porto** di **Genova** è previsto per lunedì 26 aprile. Tali navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly. Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere - per il momento - all' ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori - tra progettazione e realizzazione - sono durati circa un anno e mezzo. Nello specifico, l' intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio - principale operatore del **Porto** di **Genova** per quanto riguarda il traffico di rotabili/Autostrade del Mare - intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l' obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel **porto** di **Genova** grazie anche all' incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G, come dichiara - con comprensibile soddisfazione - l' Amministratore Delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo. La realizzazione di tale opera è stata possibile grazie sia ai notevoli investimenti economici da parte di Terminal San Giorgio sia alla continua e proficua collaborazione tra Terminal, Linea Grimaldi, Agenzia Grimaldi Logistica **Genova** e le pubbliche Autorità coinvolte: 'senza un proattivo coordinamento guidato dallo staff TSG non avremmo senz' altro potuto raggiungere questo risultato in tempi coerenti con le esigenze commerciali del nostro Cliente Grimaldi Lines' chiosa ancora con un certo orgoglio Maurizio Anselmo, consapevole di aver completato il primo degli importanti interventi infrastrutturali che Terminal San Giorgio ha in programma di effettuare nel corso dei prossimi mesi.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova, Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le navi Grimaldi più grandi

Terminati i lavori di allargamento della scassa e di allungamento della rampa di banchina

Terminal San Giorgio di Genova ha recentemente completato i lavori di ampliamento della banchina di accosto per le navi ro-ro presso il Ponte Libia Levante in vista dell'arrivo delle navi di ultima generazione di Grimaldi. Viste le eccezionali dimensioni delle unità e il layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere in un primo momento all'ampliamento di uno degli ormeggi ro-ro, i cui lavori, tra progettazione e realizzazione, sono durati circa un anno e mezzo. In sostanza, la scassa (la parte di banchina inclinata verso l'acqua, è stata allargata e la rampa di discesa allungata. L'intervento - che ha visto la collaborazione di Grimaldi, Agenzia Grimaldi Logistica Genova e l'Autorità portuale - permette l'ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride "GG5G", di cui l'ultima ha ricevuto il battesimo ieri, che verranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova da parte di Grimaldi Euromed. Il primo approdo è previsto per lunedì prossimo, 26 aprile. Sono navi lunghe 238 metri e larghe 34, con una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7,800 metri lineari di carico, tra le più grandi unità rotabili al mondo. «Con questo intervento Terminal San Giorgio intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l'obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel porto di Genova grazie anche all'incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G», commenta l'amministratore delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo.



Il Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le nuovissime navi Grimaldi GG5G

Genova 22 aprile 2021 - Il Terminal San Giorgio ha recentemente completato i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante. Tale intervento si è reso necessario al fine di consentire l' ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride "GG5G", che verranno messe in servizio sulle tratte da e per **Genova** da parte di Grimaldi Euromed, operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel **porto** di **Genova** è previsto per lunedì 26 aprile. Tali navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly. Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere - per il momento - all' ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori - tra progettazione e realizzazione - sono durati circa un anno e mezzo. Nello specifico, l' intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio - principale operatore del **Porto** di **Genova** per quanto riguarda il traffico di rotabili/Autostrade del Mare - intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l' obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel **porto** di **Genova** grazie anche all' incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G, come dichiara - con comprensibile soddisfazione - l' Amministratore Delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo. La realizzazione di tale opera è stata possibile grazie sia ai notevoli investimenti economici da parte di Terminal San Giorgio sia alla continua e proficua collaborazione tra Terminal, Linea Grimaldi, Agenzia Grimaldi Logistica **Genova** e le pubbliche Autorità coinvolte: "senza un proattivo coordinamento guidato dallo staff TSG non avremmo senz' altro potuto raggiungere questo risultato in tempi coerenti con le esigenze commerciali del nostro Cliente Grimaldi Lines" chiosa ancora con un certo orgoglio Maurizio Anselmo, consapevole di aver completato il primo degli importanti interventi infrastrutturali che Terminal San Giorgio ha in programma di effettuare nel corso dei prossimi mesi.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Terminal San Giorgio pronto ad accogliere le navi GG5G di Grimaldi grazie alla nuova scassa appena completata

Terminal San Giorgio ha annunciato di aver recentemente completato i lavori relativi all'ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante. Tale intervento si è reso necessario al fine di consentire l'ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride GG5G, che verranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova da parte di Grimaldi Euromed e il cui primo approdo nel porto di Genova, come rivelato da SHIPPING ITALY, è previsto per lunedì 26 aprile. Lunghe 238 metri e larghe 34, questa nuova serie di navi (l'ultima delle quali è stata battezzata ieri a Savona), hanno una capacità di 500 semirimorchi e 7.800 metri lineari di carico. Viste le eccezionali dimensioni di queste unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere per il momento all'ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori tra progettazione e realizzazione sono durati circa un anno e mezzo spiega il terminal del Gruppo Gavio in una nota. Nello specifico, l'intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio, uno dei principali operatori del porto di Genova per quanto concerne il traffico di rotabili e autostrade del mare, intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l'obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel porto di Genova grazie anche all'incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G. L'amministratore delegato del terminal, Maurizio Anselmo, ha sottolineato come la realizzazione di quest'opera sia stata possibile grazie agli investimenti economici del terminal, così come alla continua e proficua collaborazione tra Terminal San Giorgio, linea Grimaldi, agenzia Grimaldi Logistica Genova e le pubbliche autorità coinvolte: Senza un proattivo coordinamento guidato dallo staff Tsg non avremmo senz'altro potuto raggiungere questo risultato in tempi coerenti con le esigenze commerciali del nostro cliente Grimaldi Lines. Maurizio Anselmo definisce come completato il primo degli importanti interventi infrastrutturali che Terminal San Giorgio ha in programma di effettuare nel corso dei prossimi mesi.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Stazioni Marittime affila le armi (legali) contro Terminal San Giorgio a Genova

Com'era prevedibile la richiesta di autorizzazione presentata da Terminal San Giorgio all'Autorità di sistema portuale di Genova per movimentare anche passeggeri oltre alle merci, abbinata all'annuncio di Grimaldi che presto intende portare su quelle banchine una nuova linea passeggeri con la Sardegna ha convinto Stazioni Marittime di Genova ad affilare le armi in vista di un quasi scontato ricorso al Tar della Liguria. Edoardo Monzani, amministratore delegato del terminal traghetti genovese controllato dal Gruppo Msc (attraverso Msc Crociere e Grandi navi Veloci), a precisa richiesta in merito preferisce non rilasciare dichiarazioni ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, per una pronta reazione sarebbe già stato preallertato un team di legali incaricati di occuparsi della materia. Sarà eventualmente un ricorso al Tar della Liguria per impugnare il provvedimento che l'Autorità di sistema portuale, d'intesa con la Capitaneria di porto, potrebbe rilasciare al terminal controllato dal Gruppo Gavio autorizzandolo alla movimentazione (in maniera residuale) di passeggeri in imbarco e sbarco dai traghetti, oltre che di merci varie e rotabili (core business di Terminal San Giorgio). Verrà dunque replicata la contesa legale appena andata in scena nel porto di Livorno e che ha visto di fronte Porto Livorno 2000 (partecipata di Moby e della stessa Msc) e Sintermar Darsena Toscana (Grimaldi Group e Terminal Darsena Toscana). Nello scalo toscano il Gruppo Grimaldi ha finora prevalso (in primo grado). Nella sentenza i giudici del Tribunale amministrativo regionale di Firenze hanno scritto che la pretesa esclusività del servizio passeggeri ha necessità di essere suffragata da riscontri espliciti, stante la natura eccezionale che una siffatta privativa verrebbe ad avere rispetto alle regole concorrenziali con permeano anche il settore dei porti (Regolamento UE n. 352 del 2017). Tali riscontri non sono tuttavia rinvenibili nella concessione n. 116 del 2006 di cui è titolare la Porto di Livorno 2000 s.r.l.. La concessione della stazione marittima controllata da Moby ha ad oggetto (art. 1) l'utilizzazione di aree demaniali marittime site nel porto di Livorno per una superficie complessiva di mq 70.086, comprensiva anche di manufatti e strutture' allo scopo (art. 3) di mantenere e gestire un terminal finalizzato al traffico di passeggeri e al traffico croceristico in transito per il porto di Livorno e servizi connessi', senza tuttavia che vi sia alcun riferimento alla pretesa esclusività del traffico passeggeri nella sua totalità anche la di fuori dell'area demaniale indicata. Né riscontri sono rinvenibili nel Disciplinare della gara relativa alla scelta del socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000 s.r.l.; anche in questo caso si indica (in particolare all'art. 6) il contenuto specifico della concessione del servizio di interesse generale gestione della stazione marittima e servizio ai passeggeri' (organizzazione degli spazi e della attività a favore dei passeggeri/croceristi nella stazione marittima, instradamento sottobordo dei passeggeri/croceristi, apprestamento e fornitura dei servizi ai passeggeri/croceristi quali servizio navetta, deposito bagagli, informazioni ecc.), senza tuttavia che si indichi in termini netti ed espliciti che si è in presenza di servizio riservato in esclusiva alla società medesima. Secondo i giudici ne consegue che a Livorno le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri ben possono essere svolte dall'operatore assegnatario della singola area di demanio marittimo nello svolgimento delle operazioni portuali connesse al traffico ro-ro-pax, senza che ciò violi riserva di attività alcuna. Si tratta di conclusione che è peraltro conforme al parere del MIT del 17 dicembre 2018, il quale pure pone l'accento sul rilievo che in mancanza di restrizioni espresse alla concorrenza, il libero mercato si presuppone' e giunge alla conclusione che il servizio reso dalla Porto di Livorno 2000 non è obbligatorio (né potrebbe esserlo in assenza di una norma primaria che lo consenta) con la conseguenza che gli utenti sono liberi di ricorrere o meno alla



Shipping Italy

Genova, Voltri

prestazioni offerte da tale società'. Conclusivamente, il ricorso r.g. n. 508 del 2019 deve essere respinto.

PSA Genova Pra' taglia il traguardo del 500° treno Genova - Basilea

PSA Genova Pra' realizza il suo 500° treno Genova - Basilea (Frenkendorf)

GENOVA - Questo risultato è stato possibile solo grazie ai clienti che hanno creduto in noi nei primi due anni di servizio e ci hanno aiutato a crescere creando una solida base di volumi. Da allora il prodotto è costantemente migliorato, diventando un'opzione affidabile per il mercato svizzero. Ora siamo felici di festeggiare il nostro 500° treno! Il collegamento ferroviario diretto Genova-Basilea (3 viaggi settimanali di andata e ritorno) registra elevati indici di affidabilità sugli orari: l'83% dei treni arriva entro 1 ora dall'orario di arrivo previsto, percentuale che sale al 94% se si considera una finestra di 2 ore. Dall'inizio di quest'anno PSA è ancora più vicina ai suoi clienti, avendo aperto la sua rappresentanza a Basilea e vi invita a far parte del nostro futuro percorso. PSA Genova Pra' precedentemente conosciuto come Voltri Terminal Europa, PSA Genova Pra' è il maggior terminal contenitori del Nord Tirreno e del porto di Genova, con una quota di circa il 60% dei contenitori movimentati nell'intero porto. Grazie a un organico di circa 660 dipendenti e ai continui investimenti in innovazione, attualmente il Terminal PSA Genova Pra' può servire contemporaneamente tre meganavi portacontainer di capacità 20.000 TEUs ciascuna, accogliere oltre 1.500 TEUs reefer, movimentare 120 treni a settimana e servire 2.400 camion al giorno. Dalla data dell'acquisizione del Terminal nel 1998, il gruppo PSA International ha investito per la sua crescita e sviluppo circa 600 milioni di euro. PSA International è uno dei principali operatori terminalistici mondiali; ha partecipazioni in 40 terminal portuali in Asia, Europa e Americhe, con quartier generale a Singapore e Anversa. PSA è costantemente impegnata, in stretta collaborazione con le Compagnie di Navigazione, nella crescita della propria rete portuale per diventare il principale operatore di riferimento per la comunità portuale a livello mondiale. Avvalendosi dei migliori talenti del settore, PSA International offre ai propri clienti servizi affidabili e di altissima qualità, instaurando con tutti i propri interlocutori rapporti di reciproca crescita. Scelto come migliore operatore tra tutti i principali porti mondiali, PSA è di fatto l'operatore portuale numero uno al mondo. Per maggiori informazioni, visitate il nostro sito www.globalpsa.com



Informare

Genova, Voltri

PSA realizza il 500° treno sulla linea ferroviaria Genova-Basilea

Il servizio prevede tre viaggi settimanali di andata e ritorno PSA Genova Pra', la società che gestisce il principale container terminal del porto di Genova, ha reso noto che ha movimentato il cinquecentesimo treno sul collegamento ferroviario diretto Genova-Basilea che prevede tre viaggi settimanali di andata e ritorno ed è attivo da due anni. L'azienda ha specificato che il servizio registra elevati indici di affidabilità sugli orari, con l'83% dei treni arriva entro un'ora dall'orario di arrivo previsto, percentuale che sale al 94% se si considera una finestra di due ore.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, it says 'Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto' and the date '22 aprile 2021'. The main headline reads 'PSA realizza il 500° treno sulla linea ferroviaria Genova-Basilea'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il servizio prevede tre viaggi settimanali di andata e ritorno'. The main text of the article is partially visible, mentioning 'PSA Genova Pra', the container terminal, and the reliability statistics (83% and 94%). There is a small image of a train at a station. At the bottom of the article, there is a search bar for 'Cerca il tuo albergo' with fields for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The footer contains navigation links like 'Indice', 'Prima pagina', and 'Indice notizie', along with contact information for 'informARE' in Genova, Italy.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova-Basilea di Psa Pra' festeggia il cinquecentesimo treno

Il servizio trisettimanale che collega Italia e Svizzera raggiunge un traguardo simbolico

Il terminal PSA del porto di Genova festeggia il cinquecentesimo treno Genova-Basilea (Frenkendorf). «Questo risultato è stato possibile solo grazie ai clienti che hanno creduto in noi nei primi due anni di servizio e ci hanno aiutato a crescere creando una solida base di volumi», si legge in una nota di PSA Genova Pra'. Il collegamento ferroviario diretto Genova-Basilea ha una frequenza di tre viaggi settimanali di andata e ritorno. Ad oggi l'indice di affidabilità sugli orari è dell'83 per cento entro un'ora, percentuale che sale al 94 se si considera una finestra di due ore. All'inizio dell'anno PSA ha aperto una sede Basilea. - credito immagine in alto.



PSA realizza 500° treno Genova-Basilea

Il servizio registra elevati indici di affidabilità

GENOVA PSA realizza il suo 500° treno Genova Basilea (Frenkendorf). Questo risultato, sottolinea la società PSA Genova Pra', è stato possibile solo grazie ai clienti che hanno creduto in noi nei primi due anni di servizio e ci hanno aiutato a crescere creando una solida base di volumi. Da allora il prodotto è costantemente migliorato, diventando un'opzione affidabile per il mercato svizzero. Ora siamo felici di festeggiare il nostro 500° treno! Il collegamento ferroviario diretto Genova-Basilea (tre viaggi settimanali di andata e ritorno) registra elevati indici di affidabilità sugli orari: l'83% dei treni arriva entro un ora dall'orario di arrivo previsto, percentuale che sale al 94% se si considera una finestra di 2 ore. Dall'inizio di quest'anno PSA è ancora più vicina ai suoi clienti, avendo aperto la sua rappresentanza a Basilea e vi invita a far parte del nostro futuro percorso. Prosegue così lo sviluppo del traffico ferroviario di PSA Genova Pra' che come avevamo scritto due giorni fa ha raggiunto il record di traffico su rotaia nel mese di Marzo quando il terminal è riuscito a movimentare a ferrovia 20.892 teu. Nel mese record sono stati operati 514 treni che hanno portato la movimentazione ferroviaria al 18% sul totale dei volumi di import ed export del terminal stesso. Un risultato notevole ma che ancora non soddisfa la società che punta a raggiungere il 20% già entro la fine del 2021.

Redazione



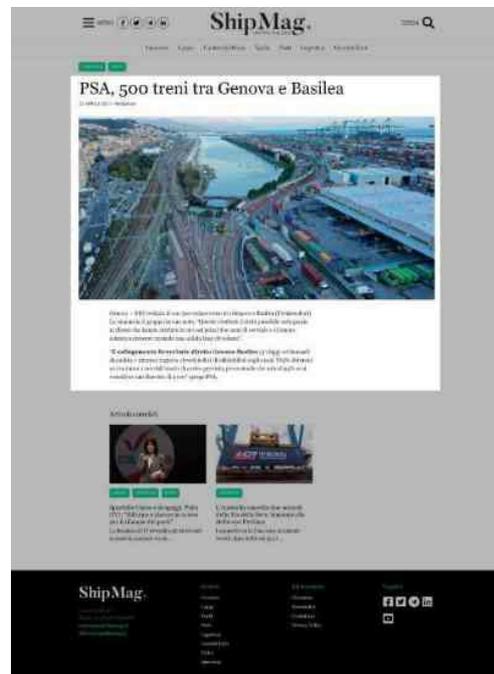
500° Treno Genova-Basilea per il Terminal PSA Genova Pra'

Genova, 22 aprile 2021 - PSA **Genova** Pra', il terminal contenitori del Nord Tirreno e del **porto** di **Genova**, realizza il suo 500° treno **Genova** - Basilea (Frenkendorf). Questo risultato è stato possibile solo grazie ai clienti che hanno creduto in noi nei primi due anni di servizio e ci hanno aiutato a crescere creando una solida base di volumi. Da allora il prodotto è costantemente migliorato, diventando un'opzione affidabile per il mercato svizzero. Ora siamo felici di festeggiare il nostro 500° treno! Il collegamento ferroviario diretto **Genova**-Basilea (3 viaggi settimanali di andata e ritorno) registra elevati indici di affidabilità sugli orari: l'83% dei treni arriva entro 1 ora dall'orario di arrivo previsto, percentuale che sale al 94% se si considera una finestra di 2 ore. Dall'inizio di quest'anno PSA è ancora più vicina ai suoi clienti, avendo aperto la sua rappresentanza a Basilea e vi invita a far parte del nostro futuro percorso.



PSA, 500 treni tra Genova e Basilea

Genova PSA realizza il suo 500esimo treno tra Genova e Basilea (Frenkendorf). Lo annuncia il gruppo in una nota. Questo risultato è stato possibile solo grazie ai clienti che hanno creduto in noi nei primi due anni di servizio e ci hanno aiutato a crescere creando una solida base di volumi. Il collegamento ferroviario diretto Genova-Basilea (3 viaggi settimanali di andata e ritorno) registra elevati indici di affidabilità sugli orari: l'83% dei treni arriva entro 1 ora dall'orario di arrivo previsto, percentuale che sale al 94% se si considera una finestra di 2 ore spiega PSA.



Porti, procedure semplificate per i dragaggi

Disco verde alle nuove norme dalle commissioni trasporti e ambiente della Camera. L'obiettivo? Velocizzare la burocrazia

LA SPEZIA Il disco verde è arrivato ieri, con voto unanime, dalla seduta congiunta delle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera. Per la portualità nazionale, ma anche e soprattutto per Spezia, i vantaggi saranno importanti in termini di velocizzazione delle procedure propedeutiche alle operazioni di dragaggio, passaggio obbligato per consentire l'ingresso di porta container a pieno carico e quindi l'incremento dei traffici.

Il testo approvato ieri, messo a punto dai parlamentari di Italia Viva Raffaella Paita (presidente commissione Trasporti), Silvia Fregolent (Ambiente) e Luciano Nobili (membro della commissione Trasporti) fa il paio con un altro provvedimento, lo sblocco dello Sportello unico doganale contenuto nel Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, annunciato da Mario Draghi. In sostanza, come anticipato ieri, la risoluzione impegna il Governo, nella parte che più interessa Spezia, «ad assumere in tempi rapidi 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».

Un meccanismo più rapido e meglio rispondente alle esigenze di efficientamento e sviluppo del **porto**. Particolarmente soddisfatta del risultato l'onorevole Raffaella Paita, presidente della Commissione trasporti della Camera da cui era partita l'iniziativa: «Il voto unanime rappresenta un risultato importante - dice a La Nazione - , il provvedimento impegna infatti il Governo ad alleggerire le modalità dei test sui sedimenti, tanto più che la risoluzione si somma alla notizia dello sblocco dello Sportello unico doganale. Due misure importantissime perché agevolano investimenti e tempistiche di intervento, a riprova dell'attenzione che Italia Viva ha sempre riservato alle tematiche portuali, convinta della necessità di un forte impegno da parte dell'Italia e dell'Europa per lo sviluppo delle infrastrutture. Non dimentichiamo che Biden ha impegnato su questo fronte 2.000 miliardi: con l'impiego di oltre 200 miliardi, il ruolo dell'Italia, in proporzione, è anche maggiore. Si tratta di un'opportunità che non deve essere sprecata». La risoluzione vincola anche il Governo a «valutare l'opportunità, preso atto della complessità procedurale che attualmente rende particolarmente faticoso l'espletamento delle attività previste dal D.M. 173/2016, di modificare, con apposita iniziativa normativa, il cosiddetto 'codice dell'ambiente' (decreto legislativo 152/2006) nella direzione di una maggiore efficacia e semplificazione delle verifiche eco-tossicologiche salvaguardando contestualmente le matrici ambientali e le esigenze del sistema portuale.» Nel testo un richiamo anche a consolidare gli investimenti per i collegamenti ferroviari di ultimo miglio con le aree portuali.

Franco Antola.



VERSO IL RECUPERO

Restauro Fabbrica Vecchia Assegnata la progettazione

Primi passi per trasformare il complesso storico di Marina di Ravenna nel distaccamento dei vigili del fuoco: incarico ad un professionista

RAVENNA **Autorità portuale** ha assegnato ad un architetto ravennate, lo stesso che aveva gestito la fase progettuale precedente, la variante progettuale che porterà alla riqualificazione della Fabbrica vecchia di Marina di Ravenna. Si tratta di uno dei primi passi mosso dopo l' accordo siglato alcuni mesi fa con i vigili del fuoco di cui lo storico edificio, che rappresenta la prima testimonianza dell' abitato di Marina di Ravenna e Porto Corsini, diventerà sede del distaccamento **portuale**.

Nei giorni scorsi il corpo dei vigili del fuoco ha inoltrato ad **Autorità portuale** le linee unitarie di indirizzo alla progettazione definite dalle diverse articolazioni centrali e territoriali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco che sintetizzano alcuni aspetti di indirizzo su cui sviluppare le future fasi di progettazione fino alla fase esecutiva di dettaglio, tenendo conto anche dei vincoli posti dalla Soprintendenza, posti sulle strutture portanti esterne ed interne degli edifici di interesse storico. L' edificio non potrà infatti essere stravolto rispetto alla situazione attuale.

Il dipartimento dei vigili del fuoco ha l' intenzione di realizzare un centro nazionale di addestramento al soccorso acquatico a Ravenna, al fine anche di costituire un nuovo polo addestrativo che consenta, in futuro, di concentrare la massima parte delle basi logistiche dei corsi del corpo in un' unica area, rendendo così non più necessaria l' occupazione degli spazi ad uso pubblico posti sulla radice della diga di Marina di Ravenna e permettendo una costante attività di addestramento del personale in loco. Va ricordato che la Fabbrica Vecchia si affaccia al canale eche, accanto alla ristrutturazione del complesso, è previsto il rifacimento della banchina.

ha stregato Eugenio Montale al mercato del pesce, passando per il faro e il bacino pescherecci. Per chi invece volesse invece scoprire le bellezze di Ravenna, sia sabato 1 maggio sia domenica 2 maggio è in programma il tour "i mosaici del potere", una visita guidata all' interno dei patrimoni Unesco di Ravenna. Il 2 maggio è prevista inoltre una visita in esterna alla pineta di San Vitale, altro luogo iconico della città. Info e prenotazioni su ravennawelcome.com.

ALESSANDRO MONTANARI



RAVENNA FARMACIE S.R.L.

PREVENZIONE - DIAGNOSI - TERAPIA
CONSERVAZIONE DELLA SALUTE
FARMACIA S. RAVENNA

SERVIZIO NOTTURNO
in Farmacia Comunale di
Ravenna tutti i giorni dalle 8 alle
18,00 e nei 24 ore con il 112.

LE TUE FARMACIE
Cure Farmacia spuntato
per accedere ai prezzi speciali
integrabili a quella della
CINQUE a Via Formiccioli

Distretto 1	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 2	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 3	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 4	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 5	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 6	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 7	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 8	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 9	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 10	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 11	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 12	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 13	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 14	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 15	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 16	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 17	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 18	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 19	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna
Distretto 20	Dr. Bolognini, Dr. Ravenna

Ravenna Farmacie S.R.L. - Via Formiccioli, 112
48121 Ravenna - Tel. +39 0544 238111 - Fax. +39 0544 238112
www.ravennafarmacie.com - info@ravennafarmacie.com



Informazioni Marittime

Livorno

L' Authority portuale di Livorno in visita al Gruppo Tarros

Il presidente Sommariva e il segretario Di Sarcina hanno raggiunto i dirigenti Musso e Solinas

Il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale della Liguria Orientale, Mario Sommariva, e il segretario generale Francesco Di Sarcina, si sono recati presso la sede e il terminal del Gruppo Tarros a Livorno, accolti ed accompagnati dal presidente della società, 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. «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», ha detto Musso.



Trasporti, scoppia la battaglia delle trasversali

segue dalla prima pagina «Quel documento sottolinea il segretario della Uil fu sottoscritto da Marsilio, presente alla cerimonia». Attacca anche il deputato teatino di Italia Viva, Camillo D' Alessandro: «Più che Abruzzo prossimo il documento elaborato da Marsilio dovrebbe chiamarsi Abruzzo pessimo. Mentre tutte le organizzazioni di categoria e le forze sociali chiedono, all' unanimità, la modifica delle reti Ten-T e il riconoscimento del nuovo corridoio trasversale dei due mari, la Regione nel suo atto di programmazione fa l' esatto contrario». Sullo stesso tenore la nota a firma del capogruppo del Pd in Regione, Silvio Paolucci e del segretario regionale dem, Michele Fina, che fa da sponda al manifesto lanciato nei giorni scorsi da una miriade di organizzazioni del comparto economico: da Confindustria alle sigle degli artigiani, del commercio e del turismo, affinché non venga persa l' opportunità del corridoio intermodale tra la penisola Iberica e i Balcani.

«Da mesi dicono i due esponenti del Pd chiediamo chiarezza sull' argomento, perché il tempo stringe e la nostra regione ha già perso tante opportunità. Non possiamo permettere che i nostri porti restino fuori da quelle che saranno le autostrade del futuro».

Dunque avanti con la promozione nelle sedi di Bruxelles dell' asse Tirreno-Adriatico, il corridoio est-ovest che fa viaggiare le merci lungo la direttrice Barcellona-Civitavecchia, Pescara-Ortona-Ploce, attraversando tutto l' Abruzzo. Ma a rendere più evidente la posizione della maggioranza di centrodestra è Mauro Febbo, ex assessore al Turismo e allo Sviluppo economico nella giunta Marsilio, oggi capogruppo di Forza Italia in consiglio regionale: «Abbiamo già chiarito che consideriamo il corridoio Tirreno-Adriatico strategico ma non esclusivo, come invece qualcuno vorrebbe far credere. Intanto perché va potenziata la logistica, sia su ferro che su gomma, con investimenti cospicui e, soprattutto, tempi medio lunghi di realizzazione». E qui l' ex assessore mette il punto sulla vera questione oggetto di scontro con le opposizioni e le categorie produttive: «Molti dimenticano che il 70-80% delle merci che arriva nel Mediterraneo attraversa il canale di Suez viaggia verso i grandi porti di Rotterdam, Amburgo e Anversa sulla rotta Ionico-Adriatica (già controllata dai cinesi) in direzione Trieste. Di questo osserva ancora Febbo - una regione come l' Abruzzo, la più industrializzata del centro-sud, non può non tenere conto».

Altra puntualizzazione: «Molti, non sempre in buona fede, cercano di confondere le Reti Ten-T, su cui puntiamo molto anche noi attraverso l' asse Civitavecchia-Ortona, con la Zes, che siamo stati stati costretti a progettare assieme all' **Autorità di sistema** di Ancona , non essendo Civitavecchia porto Core (quelli inclusi nella rete europea), come indicato dalle direttive comunitarie. Senza contare che lo scalo marittimo di Civitavecchia è in piena crisi economica».

Saverio Occhiuto © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Matteo Africano al posto di Rodolfo Giampieri

Porto di Ancona, Pd contro Acquaroli «Una nomina slegata dal territorio»

Sulla nomina di Matteo Africano alla presidenza dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, al posto di Rodolfo Giampieri (foto) il Pd chiede che il governatore Acquaroli riferisca in aula: «C' era la necessità di evitare un salto nel buio con una figura slegata dal territorio».

Tanto risparmio, da investire
Il presidente Abi in Emilia Romagna e Marche deposita barattoli aumentati oltre la media italiana

Il Meccopi a Bologna dal 23 al 25 novembre

Nuovo balneazione lago

Parigiani tornano vice

Il terzo settore e l'emergenza Covid



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto dorico al bivio, tre addii in pochi mesi

Oltre alla sostituzione di Rodolfo Giampieri alla guida, se ne vanno anche il segretario generale e l'ammiraglio della Capitaneria

di Pierfrancesco Curzi Il 2021 è l'anno dello scossone in porto. La squadra al lavoro nello scalo, ben oliata e funzionante, perderà tre pezzi importanti nel giro di pochi mesi. Prima toccherà al presidente dell'Authority, Rodolfo Giampieri, sostituito dalla politica con l'ingegnere romano Matteo Africano che a giugno prenderà in mano le redini del sistema portuale di Marche e Abruzzo. Il 31 luglio, a seguire, sarà la volta del suo braccio destro, Matteo Paroli, a lasciare il suo ufficio, ma al momento non si conosce il nome del suo successore. Paroli aveva il contratto in scadenza il 12 aprile scorso, ma proprio per rendere più agevole il passaggio di consegne tra l'attuale e il prossimo presidente ha accettato la richiesta di una proroga fino al termine di luglio. Ancora alcuni mesi, tre per la precisione, e a lasciare il porto di Ancona sarà anche l'ammiraglio Enrico Moretti, comandante della capitaneria di porto. In questo caso non si tratta di una successione, quanto della messa a rispo dell'ufficiale che tanti consensi ha ricevuto in città nei suoi quasi quattro anni di lavoro. Anche in questo caso, ovviamente, non si conosce ancora il nome del nuovo ammiraglio. Fermo restando che la figura centrale di questo tetris degli incarichi in ambito portuale resta il ruolo del presidente, ossia la politica, dopo l'intervista a cuore aperto di ieri a Rodolfo Giampieri, ecco il racconto degli anni di attività nella Dorica del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli, e dell'ammiraglio Enrico Moretti.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL SEGRETARIO MATTEO PAROLI

«Una squadra unita e vincente Ma qui lascio con un cruccio: la banchina 27 che è a metà»

Matteo Paroli, segretario generale dell' Ap: quale il cruccio, a livello operativo, che le resta alla scadenza del suo mandato?

«La banchina 27, ossia la banchina Marche. Quando sono arrivato, nel 2015, si iniziava l' iter per la gara, ora me ne vado e a causa di problemi di natura burocratica legati agli appalti tutto si è di nuovo fermato. Quella banchina dovrebbe arrivare a 600 metri, siamo ancora fermi alla metà».

Detto questo che porto lascia?

«Sicuramente migliorato e con tanti progetti conclusi o in fase conclusiva.

Penso al Molo Clementino per le crociere, l' ok per il raddoppio del bacino produttivo di Fincantieri o le altre banchine della nuova darsena liberate dai silos e dalla vetustà dell' opera».

L' area Bunge?

«Con l' arrivo della nuova guida manageriale abbiamo fatto passi da gigante, ma prima di poter acquisire l' area vogliamo essere sicuri che il sottosuolo non regali qualche cattiva sorpresa. In questo senso la collaborazione con l' Arpm, in particolare con il direttore Marchetti, è totale e lo ringrazio».

Parlando di collaborazione, l' hanno sorpresa gli attestati di stima degli operatori portuali nei suoi confronti?

«Con un pizzico di vanità e con orgoglio le dico che mi hanno fatto un grande piacere. Una gratificazione assoluta. Con loro c' è stato un rapporto leale, sono tutte imprese e persone sane con cui è stato un privilegio lavorare. Dopo ogni confronto, anche acceso, la nostra sintesi è sempre stata accettata, senza interessi di parte».

Eppure qualcuno al tempo della sua nomina, parte della politica in primis, storciva il naso, non è così?

«È vero. Io ero già stato ad Ancona con l' avvocato Canepa nel 2009, nominato dall' allora ministro Matteoli e dunque c' erano dei dubbi. Il presidente Giampieri ha insistito molto per avermi come suo segretario generale e alla fine, preso per sfinimento (sorridente, ndr) ho accettato. E ho fatto bene».

Si avvicinerà alla sua Cecina e a Livorno?

«Sì, dopo quasi sei anni vissuti avanti e indietro, da lunedì a venerdì ad Ancona, casa e ufficio. Sacrifici però ripagati da una squadra di lavoro eccezionale. In Ap ad Ancona siamo pochi, ma nessuno si risparmia. Lascero persone speciali, ma le amicizie resteranno indelebili».

E i rapporti con le istituzioni?

«Ottimi, con la sindaca Mancinelli e con l' assessore Simonella, l' ammiraglio Moretti con cui è nata una collaborazione istantanea. Pensi, sono riuscito a 'traviarlo' al punto da fargli tornare la passione per la caccia».

Ancona e gli anconetani?



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«La città l' ho vissuta poco, ma la gente qui mi piace: è onesta, laboriosa e di poche parole».

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' AMMIRAGLIO ENRICO MORETTI

«Ho iniziato ad Ancona e qui finisco Buon senso e rispetto per migliorare»

Ammiraglio Enrico Moretti, gli operatori portuali sostengono che con lei si perderà un punto di riferimento, come risponde?

«Li ringrazio, ma sono convinto che chi arriverà al mio posto saprà far addirittura meglio. Ognuno porta la propria umanità, il suo carattere e la passione. L' obiettivo comune deve essere quello di lavorare per lo sviluppo del porto».

Lei lascerà Ancona il 31 ottobre, ma possiamo già fare un bilancio: come si spiega gli ottimi risultati di squadra ottenuti?

«L' empatia subito trovata coi vertici dell' **Autorità portuale**, il fatto di dirci le cose come stavano in faccia, senza tatticismi, badando al sodo, ai programmi e rispettando le altrui competenze».

Così, proprio di recente, è riuscito a trovare delle soluzioni per consentire la prossima ripartenza della stagione crocieristica con Msc?

«Vede, è stato sufficiente usare il buon senso. La compagnia, per motivi legati alle regole imposte dalla pandemia, si è vista costretta ad utilizzare navi più grandi del normale che si pensava non potessero entrare all' interno dello scalo di Ancona per una questione di misure. Ci siamo messi a tavolino ed insieme abbiamo trovato e proposto alcune soluzioni assolutamente interessanti. Adesso siamo appesi ad altri dare il via libera al progetto».

Quali soluzioni nello specifico sono state proposte ammiraglio?

«Se le navi sono sotto i 270 metri possono attraccare nella solita banchina (la 15, ndr.), se sono attorno a 290 metri le mettiamo tra la 19 e la 21 dove è rimasta attraccata la Costa Magica ad aprile 2020, altrimenti, in caso di dimensioni più elevate, potremmo avere una terza soluzione».

A proposito di Costa Magica, a mente fredda cosa ricorda di quella vicenda?

«I timori della città nell' accogliere quella nave, considerata da qualcuno come se fosse carica di appestati. Noi siamo stati i primi ad intervenire, poi c' è stato un grande lavoro di squadra, agevolato dalla caratura della compagnia di navigazione, la Costa, non certo un gruppo di avventurieri».

Come uscirà da questa esperienza professionale ad ottobre?

«Sicuramente più arricchito. Ancona è sempre stata nel mio orizzonte. Da bambino, quando papà mi portava qui da Porto Sant' Elpidio quando c' erano occasioni importanti e già da allora ricordo lo stupore di arrivare in città. Poi, nella carriera professionale, nel 1984 ho iniziato da Ancona e qui sto concludendo la mia carriera».

Un rapporto speciale?

«Assolutamente. Ancona è una città unica, meravigliosa. Non esistono altri luoghi dove il sole sorge e tramonta nello stesso punto. Mi ci sono sempre trovato bene».

E l' anconetano?



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Sotto la crosta c'è una mollica morbida e saporita».

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Presidente Authority, il Pd: "Era da evitare un salto nel buio"

Presidente Authority, il Pd: «Era da evitare un salto nel buio»
 INTERROGAZIONE dei democrat sul futuro del porto e la non riconferma di Rodolfo Giampieri: «Quali sono le ragioni che hanno portato la giunta regionale a sostenere un candidato slegato dai bisogni del territorio?»
 22 Aprile 2021 - Ore 17:34 Il gruppo consiliare del Pd «Avevamo espresso da tempo la necessità che sulla nomina del nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** si evitasse un salto nel buio con una figura slegata dal territorio. Purtroppo la giunta regionale ha tirato dritto per la sua strada, non solo evitando ogni confronto con l' opposizione, ma ignorando completamente le indicazioni provenienti dalle istituzioni cittadine, dalle realtà imprenditoriali del porto, dalle associazioni di categoria e dalle organizzazioni sindacali. Ora, però, il presidente Acquaroli venga in consiglio a rendere conto delle ragioni della sua scelta». Così il gruppo assembleare del Partito Democratico annuncia un' interrogazione in consiglio regionale sul cambio al vertice dell' Authority . «Cambiare è certamente lecito - continua la nota - ma di fronte a un passaggio così importante, che va peraltro a interrompere una gestione largamente apprezzata dal tessuto produttivo e dalle amministrazioni interessate, vogliamo capire le argomentazioni di natura tecnica e gestionale alla base del mancato sostegno da parte della giunta regionale alla riconferma di Rodolfo Giampieri, nonostante gli importanti progetti intrapresi e gli obiettivi raggiunti durante la sua presidenza, e il perché si sia preferito virare su un candidato estraneo alle problematiche del territorio. Forse non esistevano nelle Marche personalità con i requisiti adatti a ricoprire la presidenza dell' Authority? E quali sono i temi di indirizzo progettuale, tecnico e gestionale che sono alla base della scelta dell' ingegner Matteo Africano? Quali le sue specifiche competenze di settore che lo hanno reso una figura più congeniale a ricoprire il ruolo in questione? Auspichiamo risposte convincenti, perché diversamente dovremo prendere atto che, ancora una volta, con questa giunta le logiche politiche nazionali sono prevalse sugli interessi del territorio». L' interrogazione presentata dal gruppo dem, infine, chiede al presidente Acquaroli di esprimersi circa la riconferma dell' attuale segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale**, l' avvocato Matteo Paroli, il cui mandato scadrà il prossimo 31 luglio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona per la gestione del traffico traghetti

Progetto per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, per il tracciamento dei mezzi del traffico traghetti

Ancona, Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona. E' entrato in fase operativa il progetto di ADM e dell'Autorità di sistema portuale per la realizzazione di un avanzato 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 di Ancona. Un'iniziativa all'avanguardia - spiega in una nota l'AdSP - 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



Corriere Marittimo

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.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

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 doricò. 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 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



Informatore Navale

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'.

Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Avviata ad Ancona la digitalizzazione per il tracciamento dei traghetti

Si tratta di un innovativo processo di controllo del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui ferry e in prospettiva sui container

Nel **porto** di **Ancona** è stato avviato il progetto dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM) per la digitalizzazione delle procedure doganali nello scalo marchigiano. Si tratta, assicura l' Autorità di sistema portuale, 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. 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.



Lo scalo riparte: annullati i debiti e approvato il bilancio

AUTORITÀ PORTUALE Per l' **Autorità** di **sistema portuale** da ieri si è aperta una nuova era: quella del rilancio e della ripartenza. Il Comitato di gestione ha infatti approvato all' unanimità l' adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei Revisori dei conti, il quale ha ritenuto che le azioni contenute nel piano di risanamento dell' ente fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole. «La soddisfazione ha commentato il presidente Pino Musolino - per il raggiungimento di un risultato significativo e per nulla scontato, è doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero avuto un effetto negativo sullo sviluppo dei traffici e sulla competitività del porto, senza il ricorso a nuovi debiti, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi, mantenendo quindi inalterata la capacità dell' ente di far fronte al rischio di eventuali soccombenze nei contenziosi aperti».

Un voto favorevole che arriva dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente amministrazione. «L' adozione del bilancio di previsione come parte del piano di risanamento ha aggiunto Musolino - dimostra la bontà delle misure adottate, che sono frutto dell' impegno di tutta la struttura, che ha saputo concretizzare un percorso innovativo e inedito per regolamentare e risolvere lo stato di crisi dell' ente. Con questo voto puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa che aveva caratterizzato i mesi precedenti e segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita».

Ma come si è arrivati in quattro mesi a portare il bilancio in pareggio recuperando circa 10 milioni di euro che mancavano all' appello? Con il decreto 49 del presidente è stata individuata una procedura di Regolazione dello Stato di crisi dell' **Autorità** ed è stato indicato il Piano di risanamento come strumento per rintracciare le risorse necessarie per arrivare al pareggio di bilancio sia per il rendiconto 2020 che per il previsionale 2021. «Si è stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova previste dal decreto Rilancio si legge in una nota di Molo Vespucci - considerate somme poco prevedibili per entità e temporalità. Nel Piano di risanamento viene dimostrato come attraverso l' utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il disavanzo dell' esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro con la ristrutturazione di debito e credito». Un risultato ottenuto, tra l' altro, attraverso il Piano di ristrutturazione del personale, che ha previsto la sospensione del premio produttività del 2020, dalla revisione del budget delle Società di interesse economico generale e dalla riduzione delle spese correnti. Come chiesto dai Revisori, l' approvazione del consuntivo 2020 si terrà nel corso di una nuova seduta del Comitato fissata per il 29 aprile.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Voto unanime nella seduta di ieri a Molo Vespucci per il documento che è parte del piano di risanamento dell'ente

Adsp: il comitato approva il bilancio di previsione 2021

Musolino: «Puntiamo a chiudere la fase di instabilità amministrativa e voltiamo pagina»

Approvato all'unanimità dal comitato di gestione il bilancio di previsione 2021 dell'**Adsp**, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti. «La soddisfazione - dichiara il presidente Pino Musolino - per il raggiungimento di un risultato estremamente significativo e per nulla scontato è doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto recessivo sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall'ente, senza ricorso al sistema bancario e quindi senza aver contratto nuovo debito, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi». L'adozione del bilancio di previsione è parte del piano di risanamento dove viene dimostrato come attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell'esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l'attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito Anas spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Piano di Ristrutturazione del Personale (sospensione dell'erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget, definizione dei livelli minimi di servizio); contrazione delle spese correnti. «Con questo voto - conclude Musolino - simbolicamente puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa dell'**Adsp** e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali».



Adsp, approvata all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta oggi la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell'Adsp e al segretario generale Paolo Risso, erano presenti il direttore marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il comandante della Capitaneria di porto di Roma-Fiumicino Antonio D'Amore, il comandante della Capitaneria di porto di Gaeta Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. In apertura il Presidente ha dato comunicazione, in seguito alla designazione del giorno 20 aprile da parte del sindaco di Città metropolitana di Roma capitale Virginia Raggi, della nomina di Matteo Africano come componente del Comitato di gestione, avvenuta con Decreto del Presidente dell'AdSP il 21 aprile. In data odierna è pervenuta all'AdSP la rinuncia all'incarico da parte dello stesso Africano, motivo per cui l'ente ha già provveduto a richiedere alla Città metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione auspicabilmente già per la prossima seduta dell'organo. Il Comitato di gestione spiegano dall'Adsp ha approvato all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall'Amministrazione come presupposto fondamentale del bilancio stesso fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio. Dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente amministrazione, l'odierno voto unanime del Comitato di Gestione corona 4 mesi di lavoro corale dell'ente, sotto il nuovo vertice strategico, per risolvere un problema che avrebbe potuto pregiudicare il futuro stesso dell'AdSP e la sua capacità di porre in essere le azioni necessarie alla ripartenza dei porti del Network. Grande soddisfazione è stata espressa dal Presidente Musolino per l'accoglimento del piano di risanamento e delle azioni concrete rappresentate nel bilancio di previsione. In sostanza, con il Decreto del Presidente AdSP MTCS 49 è stata individuata una procedura di Regolazione dello stato di crisi dell'Autorità. È stato contestualmente indicato il Piano di risanamento quale strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all'ottenimento del pareggio di bilancio per il Rendiconto generale 2020 e il Bilancio di previsione 2021. È stato stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione. Nel Piano di risanamento viene dimostrato come attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell'esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l'attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito Anas spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Piano di Ristrutturazione del Personale (sospensione dell'erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); contrazione delle spese correnti. La soddisfazione dichiara il Presidente Pino Musolino per il raggiungimento di un risultato estremamente significativo e per nulla scontato è doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente



avuto un effetto recessivo sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall'ente,



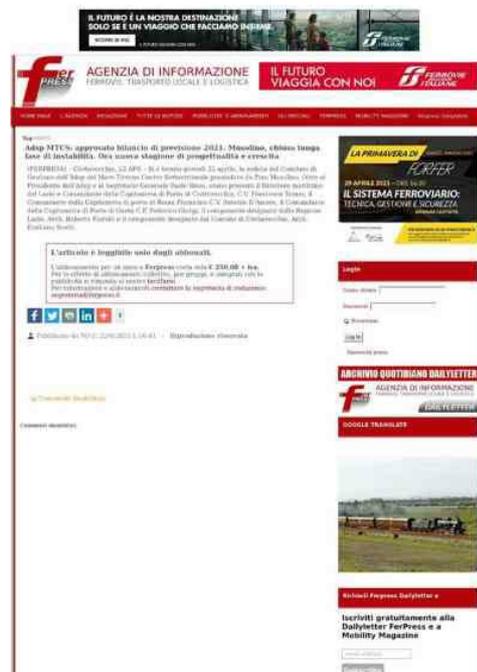
CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

senza ricorso al sistema bancario e quindi senza aver contratto nuovo debito, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi, mantenendo quindi inalterata la capacità dell'ente di far fronte al rischio di eventuali soccombenze nei contenziosi aperti. Il numero uno di Molo Vespucci spiega infatti che l'adozione del bilancio di previsione come parte del piano di risanamento prosegue dimostra la bontà delle misure adottate, che sono frutto dell'impegno di tutta la struttura, che ha saputo immaginare e concretizzare un percorso innovativo e inedito, stante la carenza di puntuale normazione, per regolamentare e risolvere lo stato di crisi di una **AdSP**. Con il voto di oggi conclude Musolino simbolicamente puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa dell'**AdSP** che aveva caratterizzato i mesi precedenti e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali. Nella prossima seduta, che sarà convocata per il 29 aprile, il Comitato di gestione discuterà il rendiconto generale del 2020. Oggi, infine, è stato approvato il rilascio di ulteriori 2 concessioni demaniali per gli ultimi 2 stalli del mercato ittico di Porto Salvo a Gaeta.

Adsp MTCS: approvato bilancio di previsione 2021. Musolino, chiusa lunga fase di instabilità. Ora nuova stagione di progettualità e crescita

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 22 APR Si è tenuta giovedì 22 aprile, la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di **porto** di Roma-**Fiumicino** C.V. Antonio D'Amore, il Comandante della Capitaneria di **Porto** di Gaeta C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti. In apertura il Presidente ha dato comunicazione, in seguito alla designazione del giorno 20 aprile da parte del Sindaco di Città Metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi, della nomina dell'Ing. Matteo Africano come componente del Comitato di Gestione, avvenuta con Decreto del Presidente dell'AdSP il 21 aprile. In data odierna è pervenuta all'AdSP la rinuncia all'incarico da parte dello stesso Ing. Africano, motivo per cui l'ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione auspicabilmente già per la prossima seduta dell'organo. Il Comitato di Gestione ha approvato all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall'Amministrazione come presupposto fondamentale del bilancio stesso fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio. Dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente Amministrazione, l'odierno voto unanime del Comitato di Gestione corona 4 mesi di lavoro corale dell'ente, sotto il nuovo vertice strategico, per risolvere un problema che avrebbe potuto pregiudicare il futuro stesso dell'AdSP e la sua capacità di porre in essere le azioni necessarie alla ripartenza dei porti del Network. Grande soddisfazione è stata espressa dal Presidente Musolino per l'accoglimento del piano di risanamento e delle azioni concrete rappresentate nel bilancio di previsione. In sostanza, con il Decreto del Presidente AdSP MTCS n. 49 è stata individuata una procedura di Regolazione dello Stato di Crisi dell'Autorità. È stato contestualmente indicato il Piano di Risanamento quale strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all'ottenimento del pareggio di bilancio per il Rendiconto Generale 2020 e il Bilancio di Previsione 2021. È stato stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione. Nel Piano di Risanamento viene dimostrato come attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell'esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l'attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito ANAS spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Piano di Ristrutturazione del Personale (sospensione dell'erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); contrazione delle spese correnti. La soddisfazione dichiara il Presidente Pino Musolino per il raggiungimento di un risultato estremamente significativo e per nulla scontato è



doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto recessivo sulla capacità



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall'ente, senza ricorso al sistema bancario e quindi senza aver contratto nuovo debito, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi, mantenendo quindi inalterata la capacità dell'ente di far fronte al rischio di eventuali soccombente nei contenziosi aperti. L'adozione del bilancio di previsione come parte del piano di risanamento prosegue Musolino dimostra la bontà delle misure adottate, che sono frutto dell'impegno di tutta la struttura, che ha saputo immaginare e concretizzare un percorso innovativo e inedito, stante la carenza di puntuale normazione, per regolamentare e risolvere lo stato di crisi di una AdSP. Con il voto di oggi conclude Musolino simbolicamente puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa dell'AdSP che aveva caratterizzato i mesi precedenti e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali. Nella prossima seduta, che sarà convocata per il 29 aprile, il Comitato di Gestione discuterà il rendiconto generale del 2020. Oggi, infine, è stato approvato il rilascio di ulteriori 2 concessioni demaniali per gli ultimi 2 stalli del mercato ittico di **Porto** Salvo a Gaeta.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, approvato bilancio previsione 2021

Dopo la bocciatura di dicembre (prima dell' arrivo di Musolino), il collegio dei revisori dei conti dà parere positivo

Il Comitato di Gestione dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale, che fa capo a **Civitavecchia**, ha approvato il bilancio di previsione 2021, dopo la bocciatura di dicembre. Parere positivo, quindi, del collegio dei revisori dei conti. Un passo fondamentale per l' operatività del **porto** della Capitale, nel cui comitato manca ancora il rappresentante della Città Metropolitana di Roma, dopo la rinuncia di Matteo Africano. Inoltre, è stato approvato il rilascio di due concessioni demaniali per gli ultimi due stalli del mercato ittico di **Porto** Salvo a Gaeta. Con un decreto del presidente del **porto**, Pino Musolino, è stata individuata una procedura di regolazione dello stato di crisi dell' Autorità, individuando nel piano di risanamento lo strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all' ottenimento del pareggio di bilancio per il rendiconto generale 2020 e il bilancio di previsione 2021. È stato stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020, perché considerate somme scarsamente prevedibili e comunque frutto di provvedimenti ministeriali che verranno adottati in futuro. Il piano di risanamento annulla il prospettato disavanzo finanziario dell' esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, tramite l' attuazione del piano di ristrutturazione del debito e del credito. Nello specifico, per quanto riguarda la ristrutturazione del credito, la compensazione del debito Anas; sulla ristrutturazione del debito, la sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti. Inoltre, è previsto un piano di ristrutturazione del personale tramite la sospensione dell' erogazione del premio di produttività 2020; un piano di revisione del budget delle società di interesse economico generale (revisione del budget SIEG e definizione dei livelli minimi di servizio); infine, contrazione delle spese correnti. Nella prossima seduta, che sarà convocata per il 29 aprile, il Comitato di Gestione discuterà il rendiconto generale del 2020. Il presidente Musolino ha sottolineato come l' approvazione del bilancio di previsione è arrivata in soli quattro mesi dalla bocciatura iniziale, «frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti, quindi senza aver contratto nuovo debito, senza aver intaccato il consistente fondo rischi». - credito immagine in alto.



AdSP MTCS, approvata all' unanimità l' adozione del bilancio di previsione 2021

Il Presidente Musolino: "Oggi chiudiamo una lunga fase di instabilità amministrativa dell' ente che aveva caratterizzato i mesi precedenti. Si apre una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali" **Civitavecchia**, 22 aprile - Si è tenuta oggi la seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di **porto** di Roma-**Fiumicino** C.V. Antonio D' Amore, il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Gaeta** C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti. In apertura il Presidente ha tenuto un'arringa in seguito alla designazione del giorno 20 aprile da parte del Sindaco di Città Metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi, della nomina dell' Ing. Matteo Africano come componente del Comitato di Gestione, avvenuta con Decreto del Presidente dell' AdSP il 21 aprile. In data odierna è pervenuta all' AdSP la rinuncia all' incarico da parte dello stesso Ing. Africano, motivo per cui l' ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione auspicabilmente già per la prossima seduta dell' organo. Il Comitato di Gestione ha approvato all' unanimità l' adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall' Amministrazione come presupposto fondamentale del bilancio stesso fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio. Dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente Amministrazione, l' odierno voto unanime del Comitato di Gestione corona 4 mesi di lavoro corale dell' ente, sotto il nuovo vertice strategico, per risolvere un problema che avrebbe potuto pregiudicare il futuro stesso dell' AdSP e la sua capacità di porre in essere le azioni necessarie alla ripartenza dei porti del Network. Grande soddisfazione è stata espressa dal Presidente Musolino per l' accoglimento del piano di risanamento e delle azioni concrete rappresentate nel bilancio di previsione. In sostanza, con il Decreto del Presidente AdSP MTCS n. 49 è stata individuata una procedura di Regolazione dello Stato di Crisi dell' Autorità. È stato contestualmente indicato il Piano di Risanamento quale strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all' ottenimento del pareggio di bilancio per il Rendiconto Generale 2020 e il Bilancio di Previsione 2021. È stato stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione. Nel Piano di Risanamento viene dimostrato come attraverso l' utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell' esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l' attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito ANAS spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Contrazione del Personale (sospensione dell' erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); Contrazione delle spese correnti. "La soddisfazione - dichiara il Presidente Pino Musolino - per il raggiungimento di un risultato

Sea Reporter
AdSP MTCS, approvata all' unanimità l' adozione del bilancio di previsione 2021

Il Presidente Musolino: "Oggi chiudiamo una lunga fase di instabilità amministrativa dell' ente che aveva caratterizzato i mesi precedenti. Si apre una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali"

Civitavecchia, 22 aprile - Si è tenuta oggi la seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di **porto** di Roma-**Fiumicino** C.V. Antonio D' Amore, il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Gaeta** C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti.

In apertura il Presidente ha tenuto un'arringa in seguito alla designazione del giorno 20 aprile da parte del Sindaco di Città Metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi, della nomina dell' Ing. Matteo Africano come componente del Comitato di Gestione, avvenuta con Decreto del Presidente dell' AdSP il 21 aprile. In data odierna è pervenuta all' AdSP la rinuncia all' incarico da parte dello stesso Ing. Africano, motivo per cui l' ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione auspicabilmente già per la prossima seduta dell' organo.

Il Comitato di Gestione ha approvato all' unanimità l' adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall' Amministrazione come presupposto fondamentale del bilancio stesso fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio.

Dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente Amministrazione, l' odierno voto unanime del Comitato di Gestione corona 4 mesi di lavoro corale dell' ente, sotto il nuovo vertice strategico, per risolvere un problema che avrebbe potuto pregiudicare il futuro stesso dell' AdSP e la sua capacità di porre in essere le azioni necessarie alla ripartenza dei porti del Network. Grande soddisfazione è stata espressa dal Presidente Musolino per l' accoglimento del piano di risanamento e delle azioni concrete rappresentate nel bilancio di previsione. In sostanza, con il Decreto del Presidente AdSP MTCS n. 49 è stata individuata una procedura di Regolazione dello Stato di Crisi dell' Autorità. È stato contestualmente indicato il Piano di Risanamento quale strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all' ottenimento del pareggio di bilancio per il Rendiconto Generale 2020 e il Bilancio di Previsione 2021. È stato stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione. Nel Piano di Risanamento viene dimostrato come attraverso l' utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell' esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l' attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito ANAS spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Contrazione del Personale (sospensione dell' erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); Contrazione delle spese correnti.

"La soddisfazione - dichiara il Presidente Pino Musolino - per il raggiungimento di un risultato

Articoli del mese
 aprile 2021

gi	ve	sa	do	ve	sa	do
				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	1

estremamente significativo e per nulla scontato è doppia perché



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto recessivo sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall' ente, senza ricorso al sistema bancario e quindi senza aver contratto nuovo debito, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi, mantenendo quindi inalterata la capacità dell' ente di far fronte al rischio di eventuali soccombenze nei contenziosi aperti". "L' adozione del bilancio di previsione come parte del piano di risanamento - prosegue Musolino - dimostra la bontà delle misure adottate, che sono frutto dell' impegno di tutta la struttura, che ha saputo immaginare e concretizzare un percorso innovativo e inedito, stante la carenza di puntuale normazione, per regolamentare e risolvere lo stato di crisi di una AdSP". "Con il voto di oggi - conclude Musolino - simbolicamente puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa dell' AdSP che aveva caratterizzato i mesi precedenti e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali". Nella prossima seduta, che sarà convocata per il 29 aprile, il Comitato di Gestione discuterà il rendiconto generale del 2020. Oggi, infine, è stato approvato il rilascio di ulteriori 2 concessioni demaniali per gli ultimi 2 stalli del mercato ittico di Porto Salvo a Gaeta.

Civitavecchia: ok al piano di risanamento senza aiuti pubblici, nuovi debiti e tasse

Civitavecchia Approvata all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021 del porto di Civitavecchia. E annunciata la rinuncia da parte di Matteo Africano della nomina a componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP), pronto a questo punto a guidare l'AdSP del Mare Adriatico Centrale, cioè il porto di Ancona, salvo colpi di scena. Sono i due passaggi chiave del Comitato di gestione, tenutosi oggi, che ha chiuso una lunga fase di instabilità amministrativa dell'ente, premette il presidente dell'Authority Pino Musolino, sottolineando che ora si apre una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali. In apertura però, il presidente ha preso atto della rinuncia di Matteo Africano, motivo per cui l'ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione già per la prossima seduta dell'organo. Se la rinuncia di Africano era nell'aria, il Comitato di gestione di oggi sarà sicuramente ricordato per l'approvazione all'unanimità dell'adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall'amministrazione, come presupposto fondamentale del bilancio stesso, fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio. Il via libera arriva dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente amministrazione. In sostanza, con il Decreto del Presidente AdSP MTCS n. 49 è stata individuata una procedura di regolazione dello stato di crisi dell'Autorità. È stato contestualmente indicato il piano di risanamento quale strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all'ottenimento del pareggio di bilancio per il rendiconto generale 2020 e il Bilancio di Previsione 2021. È stato stabilito, inoltre, di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione. Nel piano di risanamento viene dimostrato come attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell'esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l'attuazione del piano di ristrutturazione del Debito e del credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito ANAS Spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); piano di ristrutturazione del personale (sospensione dell'erogazione premio produttività 2020); piano di revisione del budget delle società di interesse economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); contrazione delle spese correnti. La soddisfazione dichiara il presidente Pino Musolino per il raggiungimento di un risultato estremamente significativo e per nulla scontato è doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto recessivo sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall'ente, senza ricorso al sistema bancario e quindi senza aver contratto nuovo debito, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi, mantenendo quindi inalterata la capacità dell'ente di far fronte al rischio di eventuali soccombenze nei contenziosi aperti. L'adozione del bilancio di previsione come parte del piano di risanamento prosegue Musolino dimostra la bontà delle misure adottate, che sono frutto dell'impegno di tutta la struttura, che ha saputo immaginare e concretizzare un percorso innovativo e inedito, stante la carenza di puntuale normazione, per regolamentare e risolvere lo stato di crisi di una AdSP. Il presidente conclude: Con il voto di oggi puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa



Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

dell'AdSP che aveva caratterizzato i mesi precedenti e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali. Nella prossima seduta, che sarà convocata per il 29 aprile, il Comitato di Gestione discuterà il rendiconto generale del 2020. Oggi, infine, è stato approvato il rilascio di ulteriori 2 concessioni demaniali per gli ultimi 2 stalli del mercato ittico di Porto Salvo a Gaeta.

Gaeta, la politica incontra l'Adsp per rilanciare il porto

L'iniziativa organizzata dal Pd cittadino in collaborazione con la Federazione Provinciale del Pd di Latina

Comunicato Stampa

Gaeta - Partecipazione ed interesse per incontro con il Senatore Margiotta e il Presidente dell'autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino. L'iniziativa organizzata dal Pd di Gaeta in collaborazione con la Federazione Provinciale del Pd di Latina aveva come tema 'Economia del Mare e sistema territoriale del Lazio sud: Porto di Gaeta-infrastrutture e logistica per competere in futuro'. Ha aperto i lavori il Segretario Provinciale del Pd Claudio Moscardelli; sono intervenuti il segretario del circolo Pd di Gaeta Nunzia Madonna, il Presidente del Consiglio Comunale di Gaeta Pina Rosato, Antonio D'Arienzo del circolo Pd, Luigi Siniscalco delegato del Comune per le politiche di sviluppo della portualità. Erano presenti molti operatori ed imprenditori del settore nautico ed alcuni sono intervenuti offrendo un contributo prezioso in termini di conoscenza della realtà e di proposta di sviluppo. Il Sen. Salvatore Margiotta ha fatto il punto sul tema infrastrutture e sugli investimenti futuri. Il Presidente Musolino ha assicurato l'impegno per rafforzare il ruolo di Gaeta nell'ambito del sistema portuale. La proposta del Pd Provinciale e comunale di sviluppo del territorio punta a dare forza all' hub portuale di Gaeta come leva per innescare investimenti e creare un sistema territoriale del Lazio sud quale tassello fondamentale del progetto di integrazione e di rafforzamento dell'area vasta costituita da Latina e Frosinone. Un'area di un milione e centomila abitanti con un peso demografico pari ad oltre un terzo di Roma e con un peso economico di grande valore. La Camera di Commercio Latina Frosinone con oltre centomila imprese è tra le più grandi in Italia. Vogliamo dare forza all'area vasta Latina Frosinone con investimenti per infrastrutture di collegamento all'autostrada A1 e di integrazione tra le due province. Il raddoppio della strada Monti Lepini e della Formia Cassino sono due elementi fondamentali. Sul quadrante sud il porto di Gaeta per fungere da leva di sviluppo ha bisogno di investimenti per l'area portuale, retroportuale e di connessione con Formia attraverso un percorso in galleria - progetto di 300 milioni di euro di cui 80 già disponibili a cui Anas sta lavorando grazie al Sen. Margiotta già sottosegretario infrastrutture-e con la Formia Cassino per in collegamento veloce con autostrada del Sole (previsto dalla Regione Lazio il raddoppio con 80 milioni sui fondi europei). L'obiettivo è duplice: creare un sistema intermodale di collegamento tra il porto e le merci da e per il mare con gli altri sistemi di trasporto su ferro (littorina) e su gomma rendendo così possibile ingresso del Porto di Gaeta nelle autostrade del mare e nei corridoi europei di mobilità delle merci. Ciò renderebbe il porto di Gaeta riferimento di tutto il Lazio sud compreso il cassinate non più costretto a riferirsi a Civitavecchia. Sarebbe un porto competitivo nel mediterraneo di nuovo al centro del flusso mondiale del commercio. Secondo obiettivo è liberare il lungomare di Formia dal traffico pesante e di Alta percorrenza e restituirlo alla città per innalzare il livello di qualità della vita e per valorizzare il turismo . Tutta l'area industriale del sud pontino risulterebbe interconnessa e agganciata al l'autostrada. Lo sviluppo dei servizi logistici e l'impulso alle attività produttive farebbe un balzo in avanti. Liberando il lungomare di Formia dal traffico si avrebbero più vivibilità e valorizzazione turistica. Gli investimenti darebbero impulso sia all'economia del mare che alla valorizzazione ambientale e culturale. Sul porto di Gaeta si investirà sia in termini di infrastrutture per sia aggiornate gli



strumenti urbanistici attuali non più rispondenti alle esigenze odierne. Il nuovo piazzale di oltre 70 mila ma sarà assegnato agli operatori ma non ci sono volumetrie necessarie agli operatori. Interventi su fondali e area portuale servono a dare impulso alla croceristica, al traffico commerciale per merci pulite e per agroalimentare



Il Faro Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in funzione anche del collegamento con il Mof per il fresco, alla cantieristica come all'attività di rimessaggio, di manutenzione e di refitting. Il settore degli yacht e super yacht può dare grandi opportunità di lavoro per artigiani e per il turismo . Le zone logistiche semplificate sono strumenti utili e necessari per crescere. L'innovazione e la sostenibilità saranno sempre coniugati per favorire sviluppo e qualità della vita. A Gaeta ci sarà il Polo per la posa in mare dei cavi elettrici e per le telecomunicazioni: avremo un nuovo traffico nel porto di Gaeta, con la Prysmian Group la possibilità di operare e servirsi del porto commerciale di Gaeta. Prysmian realizza importanti commesse nazionali ed internazionali per la produzione, il trasporto, la movimentazione e la posa in opera di cavi elettrici e per le telecomunicazioni via terra ed in particolare via mare. Si è provveduto alla bonifica e alla riqualificazione di un'area demaniale di circa 3mila metri quadrati , da anni abbandonata e marginale nell'ambito del porto commerciale, sita all'estremità della banchina di Riva e ora trasformata nel più importante impianto, per dimensioni e portata, mai realizzato in uno scalo portuale europeo per quanto concerne lo stoccaggio di cavi da utilizzare nel settore dell'energia e delle telecomunicazioni. Tanti operatori hanno partecipato all'incontro e molto apprezzati i contributi dell'avv. Notarantonio per la Base Nautica Flavio Gioia e dell'amministratore delegato De Caro per la società Intergrupp. I Pd provinciale e di Gaeta, grazie anche alla preziosa esperienza e competenza del delegato Luigi Siniscalco sono impegnati per la crescita, l'innovazione e lo sviluppo di qualità per creare lavoro e migliori condizioni di vita per i cittadini. Il Faro online - [Clicca qui per leggere tutte le notizie di Gaeta](#) [Clicca qui per iscriverti al canale Telegram](#), solo notizie di Gaeta

Porto, altri due stalli per il mercato ittico

GAETA Il Comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema** del Mar Tirreno centro settentrionale ha approvato ieri all' unanimità il bilancio di previsione 2021. Alla riunione erano presenti anche i comandanti delle Capitanerie di porto di Civitavecchia e Gaeta, Francesco Tomas e Federico Giorgi.

Oggi chiudiamo una lunga fase di instabilità amministrativa dell' ente che aveva caratterizzato i mesi precedenti - ha affermato il presidente dell' Authority, Pino Musolino - Si apre una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La soddisfazione per il raggiungimento di un risultato estremamente significativo è doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli quattro mesi, ma soprattutto è frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero avuto un effetto recessivo sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall' ente. E senza far ricorso al **sistema** bancario e senza aver intaccato il consistente fondo rischi. E' stato inoltre approvato il rilascio di ulteriori due concessioni demaniali per gli ultimi due stalli del mercato ittico al coperto di Porto Salvo a Gaeta.

S.Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fit Cisl chiede un'assunzione di responsabilità e la ripresa della negoziazione

Gtc: ultimo giorno di presidio

«Faremo di tutto per non lasciare i 16 lavoratori senza prospettive»

Ultimo giorno di presidio, che da ieri si è trasformato in sciopero, per i lavoratori di Gtc, il consorzio che movimentava le gru al porto, sotto Molo Vespucci. «Il presidente dell'Adsp Pino Musolino - hanno sottolineato Stefania Fabbri e Paolo Sagarriga Visconti di Fit Cisl - ha confermato la propria disponibilità a impegnarsi su un tavolo di trattativa con le imprese consorziate in Gtc, che abbia come obiettivo la salvaguardia dei livelli occupazionali: l'auspicio è che la negoziazione riprenda tempestivamente e con grande assunzione di responsabilità. Faremo tutto il possibile affinché 16 dipendenti e le loro famiglie non siano lasciati senza prospettive».



Sit-in e sciopero dei gruisti, la Fit Cisl: "Non staremo fermi a guardare famiglie a rischio"

CIVITAVECCHIA - Dopo il presidio di ieri, oggi è in corso la seconda delle tre giornate di sit-in indetta da Fitl Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per i lavoratori di Gtc, il consorzio che muove i mezzi verticali, ovvero le gru, all' interno del porto di Civitavecchia. Per oggi e per domani, inoltre, è stato proclamato lo sciopero del personale. "Faremo tutto il possibile affinché 16 dipendenti e le loro famiglie non siano lasciati senza prospettive, e apprezziamo il coinvolgimento di tutti i lavoratori del porto, che hanno partecipato con grande solidarietà alle iniziative - hanno spiegato Stefania Fabbri, Segretario Regionale responsabile del Dipartimento Attività aeroportuali e Porti della Fit-Cisl del Lazio, e Paolo Sagarriga Visconti, della Fit-Cisl del Lazio - non è possibile che in un territorio come quello di Civitavecchia, caratterizzato da altissimi tassi di disoccupazione, soprattutto giovanile, si metta a repentaglio la continuità occupazionale di 16 gruisti, persone che svolgono peraltro un lavoro particolarmente delicato e di responsabilità. Nel corso della giornata di ieri il Presidente dell' **Adsp** dei Porti di Roma e del Lazio, Pino Musolino, intervenendo al presidio dei lavoratori ha confermato la propria disponibilità a impegnarsi su un tavolo di trattativa con le imprese consorziate in Gtc, che abbia come obiettivo la salvaguardia dei livelli occupazionali: l' auspicio è che la negoziazione riprenda tempestivamente e con grande assunzione di responsabilità. Per parte nostra, non resteremo fermi mentre si mette a repentaglio la sopravvivenza economica di molte famiglie in un luogo, il Porto di Civitavecchia, già alle prese con molte criticità a causa delle ricadute dovute all' emergenza Covid-19".



Costa, il piano per l'estate «Crociere senza contagi»

Antonino Pane

LA RIPRESA Sarà l'ammiraglia Costa Smeralda, una nave spinta a gas naturale liquefatto, a segnare il ritorno di Costa Crociere nel porto di Napoli. A partire da maggio, infatti, Costa Crociere riprenderà le sue rotte lungo i luoghi più belli d'Italia e, evidentemente, in questo itinerario non poteva mancare Napoli. Con protocolli sanitari rigidi e misure di sicurezza rafforzati, Costa Crociere avvia la ripartenza con la sua nave ammiraglia che ha nel porto di Savona la sua base operativa. Dopo Costa Smeralda, a partire da luglio, sarà Costa Toscana ad entrare nel porto di Napoli per continuare le crociere settimanali lungo il bel Paese.

GLI ITINERARI I programmi di Costa Crociere sono stati presentati ieri. Cominciamo col dire che gli itinerari nel Mediterraneo della compagnia italiana prevedono due navi nella parte occidentale e due in quella orientale, che visiteranno Italia, Francia, Spagna e Grecia, con crociere accessibili da 13 diversi porti di imbarco, soste prolungate ed escursioni a terra organizzate in esclusiva per gli ospiti. «Abbiamo aggiornato - ha detto Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere - il nostro programma per quest'estate in base ad uno scenario di riaperture di porti e destinazioni che sta diventando sempre più chiaro e che ci consente ora di pianificare al meglio le nostre operazioni, offrendo straordinarie crociere ai tanti ospiti che non vedono l'ora di trascorrere vacanze piacevoli e rilassanti. Abbiamo deciso di concentrarci su destinazioni nel Mediterraneo, vicine ai nostri ospiti europei, che potranno essere quindi scoperte o ri-scoperte in modo davvero unico. Ora possiamo finalmente dire che l'estate di Costa ha inizio e non vediamo l'ora di ritrovare a bordo i nostri ospiti più affezionati e accogliere anche nuovi clienti, che con noi possono contare su una elevata qualità di servizio, ristorazione e intrattenimento».

COSTA SMERALDA Costa Crociere ha sottolineato che la prima nave a ripartire sarà Costa Smeralda. Lascerà il porto di Savona il 1° maggio, e porterà gli ospiti nelle più belle località italiane, grazie a programmi vari di minicrociere (tre e quattro giorni), o un'intera crociera di una settimana, con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari.

«Questo itinerario dedicato all'Italia - sottolinea Costa Crociere - sarà prolungato sino al 3 luglio e cioè fino a quando Costa Smeralda non tornerà a proporre crociere di una settimana che visiteranno Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Palermo e Civitavecchia». Ma non si fermeranno i tour italiani. In queste rotte, infatti, Costa Smeralda sarà sostituita da Costa Toscana, l'altra ammiraglia completamente dedicata al Rinascimento Italiano. Le crociere in Italia continueranno a essere disponibili proprio grazie a Costa Firenze, che partirà per il suo primo viaggio il 4 luglio con un itinerario tutto italiano, che comprende Savona, Civitavecchia, Palermo, Napoli, Messina e Cagliari.

Dal 12 settembre e sino a metà ottobre anche Costa Firenze proporrà crociere di una settimana, che comprendono Savona, Civitavecchia, Napoli, Ibiza, Barcellona e Marsiglia. Sul versante orientale del Mediterraneo navigheranno altre due navi, le gemelle Costa Luminosa e Costa Deliziosa. La ripartenza di Costa Luminosa è confermata dal 16 maggio da Trieste, e il giorno successivo da Bari, con un itinerario incentrato sulle destinazioni greche di Corfù, Atene, Mykonos e Katakolon. Costa Deliziosa, invece, riprenderà le crociere dal 26 giugno proponendo un itinerario di una settimana, con Venezia, una meravigliosa sosta lunga di un giorno e una notte a Mykonos, seguita da





Mattioli al webinar "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030"

Roma - Il 22 aprile, il Presidente di Confitarma Mario Mattioli nel suo intervento al workshop telematico "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030" organizzato dall' Associazione "Sud e Mediterraneo", ha innanzitutto, evidenziato che il trasporto marittimo è vitale per l' economia ("come ha di recente dimostrato la crisi nel Canale di Suez"). Purtroppo, "il suo ruolo è spesso incredibilmente invisibile agli occhi delle istituzioni e dell' opinione pubblica con evidenti ripercussioni per gli operatori del settore marittimo portuale che, nonostante tutto, anche durante i mesi più duri della pandemia Covid 19, non si sono mai fermati, garantendo gli approvvigionamenti necessari per la vita quotidiana di tutti i cittadini". Per quanto riguarda la portualità, Mario Mattioli ha sottolineato che il gran numero di porti nel nostro Paese, le loro dimensioni e le difficoltà per il loro adeguamento all' evoluzione dei traffici, non facilitano l' efficienza della catena logistica con conseguenti elevati costi che creano un gap enorme rispetto agli altri Paesi, anche a discapito della capacità attrattiva dei nostri scali rispetto sia ai porti del Nord Europa, più grandi e più efficienti, sia a quelli della sponda sud del Mediterraneo che si sono dotati di Free Tax Zone molto concorrenziali. Il porto di Napoli, in particolare, nonostante la sua invidiabile posizione al centro del Mediterraneo e i numerosi attracchi per le navi passeggeri e per le portacontaineri, ancora non ha collegamenti con l' entroterra adeguati e ciò inevitabilmente incide sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese. Per quanto riguarda le ZES, che anche nel DEF sono destinatarie di fondi, specie per il porto di Napoli potrebbero rappresentare un ottimo strumento di sviluppo del territorio e di attrazione di investimenti esteri. "La nostra preoccupazione, purtroppo, è che ancora una volta i tempi di attuazione siano troppo lunghi. Basti pensare che dopo quattro anni dalla legge istitutiva delle ZES, siamo ancora in attesa di provvedimenti attuativi". "In conclusione - ha affermato Mattioli - oggi il Governo, che gode di un amplissimo sostegno parlamentare, non ha più alibi per fare le riforme necessarie al Paese e in particolare quelle che interessano il comparto marittimo portuale. Perdere quest' occasione vorrebbe dire, in un mondo che va sempre più veloce, che rischiamo di perdere importanti opportunità di sviluppo".

Sea Reporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Fatti | Calabria e Basilicata | Shipping | Ocean Europe | Ambiente | News | Roma | C2A | Foto | Video

Mattioli al webinar "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030"

Publicato da Redazione il 22 aprile 2021, ore 20:18

Roma - Il 22 aprile, il Presidente di Confitarma Mario Mattioli nel suo intervento al workshop telematico "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030" organizzato dall' Associazione "Sud e Mediterraneo", ha innanzitutto, evidenziato che il trasporto marittimo è vitale per l' economia ("come ha di recente dimostrato la crisi nel Canale di Suez"). Purtroppo, "il suo ruolo è spesso incredibilmente invisibile agli occhi delle istituzioni e dell' opinione pubblica con evidenti ripercussioni per gli operatori del settore marittimo portuale che, nonostante tutto, anche durante i mesi più duri della pandemia Covid 19, non si sono mai fermati, garantendo gli approvvigionamenti necessari per la vita quotidiana di tutti i cittadini".

Per quanto riguarda la portualità, Mario Mattioli ha sottolineato che il gran numero di porti nel nostro Paese, le loro dimensioni e le difficoltà per il loro adeguamento all' evoluzione dei traffici, non facilitano l' efficienza della catena logistica con conseguenti elevati costi che creano un gap enorme rispetto agli altri Paesi, anche a discapito della capacità attrattiva dei nostri scali rispetto sia ai porti del Nord Europa, più grandi e più efficienti, sia a quelli della sponda sud del Mediterraneo che si sono dotati di Free Tax Zone molto concorrenziali. Il porto di Napoli, in particolare, nonostante la sua invidiabile posizione al centro del Mediterraneo e i numerosi attracchi per le navi passeggeri e per le portacontaineri, ancora non ha collegamenti con l' entroterra adeguati e ciò inevitabilmente incide sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese.

Per quanto riguarda le ZES, che anche nel DEF sono destinatarie di fondi, specie per il porto di Napoli potrebbero rappresentare un ottimo strumento di sviluppo del territorio e di attrazione di investimenti esteri.

"La nostra preoccupazione, purtroppo, è che ancora una volta i tempi di attuazione siano troppo lunghi. Basti pensare che dopo quattro anni dalla legge istitutiva delle ZES, siamo ancora in attesa di provvedimenti attuativi".

"In conclusione - ha affermato Mattioli - oggi il Governo, che gode di un amplissimo sostegno parlamentare, non ha più alibi per fare le riforme necessarie al Paese e in particolare quelle che interessano il comparto marittimo portuale. Perdere quest' occasione vorrebbe dire, in un mondo che va sempre più veloce, che rischiamo di perdere importanti opportunità di sviluppo".

Sea Reporter.it

Informazioni Marittime

Bari

Mezzogiorno, ZES, Recovery Plan, il convegno di Merita ed SRM

Si terrà lunedì 26 aprile, in diretta su Youtube e Facebook. Interverranno Carfagna, Griffi, Tavassi, Prete, Lepore, Brancaccio, Manfredi, Giannola, Panaro, Deandreis e De Cinventi

L'importanza delle Zone economiche speciali per il futuro del Meridione è il tema al centro del webinar organizzato da Associazione Merita e Studi e Ricerche per il MezzogiornoRM dal titolo: Una sfida per il Recovery Plan e oltre: le ZES come leva per lo sviluppo del Mezzogiorno. Si svolgerà lunedì 26 aprile in diretta dalle 17.30 su Facebook e YouTube. Interviene la ministra per il Sud e la Coesione territoriale, Mara Carfagna . Tra gli interventi previsti: **Ugo Patroni Griffi** , presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale; Francesco Tavassi , vicepresidente dell' Unione Industriali di Napoli; Sergio Prete , presidente dell' Autorità portuale di Taranto; Amedeo Lepore , Università Luigi Vanvitelli; Stefania Brancaccio , vicepresidente Coelmo; Gaetano Manfredi , Università Federico II; Adriano Giannola , presidente Svimez; Alessandro Panaro , SRM; Massimo Deandreis , direttore generale SRM; Claudio De Vincenti , presidente onorario di Merita; Simona Branolini, Corriere del Mezzogiorno. Partecipa all' evento.



Porto, iter dei dragaggi È pressing sul governo

La commissione Trasporti della Camera ha approvato all' unanimità una risoluzione E il presidente dell' Authority sottolinea: «Quella riforma è di importanza capitale»

«La riforma dei dragaggi è di importanza capitale». Così il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi ha accolto il via libera, da parte della commissione Trasporti della Camera dei deputati, alla risoluzione che chiede al governo di superare le criticità sulla materia. Un' approvazione annunciata nelle scorse ore dal deputato del Movimento 5 Stelle e componente della commissione Trasporti Diego De Lorenzis.

«Sviluppo delle infrastrutture portuali e tutela dell' ambiente. Oggi - ha riferito infatti il parlamentare pentastellato - abbiamo approvato, all' unanimità, una risoluzione affinché il governo si impegni ad assumere ogni iniziativa per superare le criticità emerse negli ultimi anni in merito alle operazioni di dragaggio nei nostri porti, con un pieno rispetto dell' ambiente marino».

La risoluzione, a prima firma del parlamentare di Italia Viva Lucano Nobili, «è frutto di un lungo lavoro trasversale tra le diverse forze politiche e sottolinea l' importanza strategica che i nostri porti devono avere per l' economia italiana. Le norme sui dragaggi hanno mostrato - sottolinea De Lorenzis - diverse criticità negli ultimi anni, criticità che il ministero dell' Ambiente, ora della Transizione ecologica, ha messo sotto la lente di ingrandimento con un gruppo di lavoro ad hoc. Con questa risoluzione chiediamo al governo di intervenire celermente, adeguando anche le normative in materia, coniugando sviluppo infrastrutturale e rispetto dell' ambiente. Una misura importante che mette insieme sia le esigenze dei sistemi portuali sia la salvaguardia dei principi ambientali senza i quali non si può immaginare uno sviluppo sostenibile». Le attuali procedure, infatti, secondo **Assoporti**, che proprio in commissione Trasporti aveva presentato qualche tempo fa le proprie richieste in vista del Recovery plan ed alla luce della crisi causata dalla pandemia, sono spesso state responsabili della paralisi delle attività portuali. Proprio per questo l' associazione, della quale fa parte anche l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, ha sottolineato come sia indispensabile semplificare al massimo adempimenti e procedure riguardanti la realizzazione di opere di infrastrutturazione nei porti, con particolare attenzione proprio ai dragaggi.

E non a caso uno degli interventi ritenuti strategici dal presidente Patroni Griffi per lo sviluppo del porto di Brindisi sono proprio i dragaggi dei fondali, che dovrebbero interessare secondo i progetti attualmente in essere, l' area di Sant' Apollinare, dove i fondali vanno portati a -12 metri per la realizzazione dei nuovi accosti; il canale di accesso al porto interno, che va portato a -14 metri; e l' area di contorno alle calate di Costa Morena, dove i fondali vanno portati a -14 metri.

«I dragaggi - avevano evidenziato i rappresentanti di **Assoporti** proprio durante l' audizione in commissione Trasporti - sono il nodo cruciale del funzionamento del sistema portuale italiano, non solo nell' Adriatico (dove il problema è di una sensibilità estrema per la natura del fondale dei porti). Perdere profondità dei fondali del porto vuol dire ridurre la competitività sino ad annullarla. Le dimensioni del naviglio stanno crescendo, sono cresciute e sono destinate nei prossimi anni a crescere ancora, e quindi hanno bisogno, che ci piaccia o che non ci piaccia, di porti capaci di ospitarli.



Questo significa introdurre normative specifiche che consentano di fare i dragaggi di manutenzione: è un elemento indispensabile senza il quale tutto il resto degli investimenti che si aggirano attorno ai porti rischia di diventare superfluo».

A Brindisi, poi, alla questione dei dragaggi si aggiunge quella della destinazione dei sedimenti, che



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

secondo le intenzioni dell' Authority andranno stoccati in un' apposita vasca di colmata da realizzare tra Costa Morena Est e pontile Petrolchimico. Dopo diverse vicissitudini, il progetto è in fase di supplemento tecnico di istruttoria da parte della commissione Via, dopo l' ok ottenuto - a seguito delle modifiche apportate al progetto - da parte del ministero per i Beni culturali.

F.R.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Riqualficazione del porto strada ancora in salita: servirà un'altra riunione

Tempi lunghi per la concessione all' unico privato rimasto in gara: tavolo tecnico aggiornato a giugno

OSTUNI Danilo SANTORO Documentazione incompleta: slitta il via libera per la riqualficazione del **Porto** di Villanova. Prima dell' eventuale concessione all' unico privato rimasto in gara, in riferimento al bando del 2009, bisognerà ancora attendere. Ed il completamento della procedura non appare imminente, anche per quello che è emerso nella conferenza dei servizi di ieri. Il tavolo tecnico - svolto a distanza tra gli uffici della regione Puglia, tecnici ed amministrazione comunale e l' imprenditore Rocco Cavallo, rappresentante dell' Ati Cr Costruzioni srl Fraver srl - ha confermato l' assenza al momento di alcuni elementi fondamentali per chiudere il procedimento con il rilascio della concessione pluriennale al soggetto privato. E non sono mancati ieri i toni accesi tra le parti durante il confronto. Servirà, così, almeno un' altra seduta pubblica, tra gli enti interessati alla procedura, che dovrebbe tenersi nel mese di giugno. E la stessa potrebbe non essere comunque sufficiente a definire l' iter. Restano diversi i punti su cui la questione è ancora aperta: tra questi le garanzie economiche per la copertura finanziaria del progetto e la competenza delle opere di dragaggio.

Sul primo aspetto Rocco Cavallo avrebbe presentato della documentazione durante la conferenza dei servizi, che sarà approfondita dai funzionari.

Sul fronte del dragaggio il comune di Ostuni ha confermato la volontà di portare avanti il progetto, dopo aver ottenuto un finanziamento di 1,8 milioni di euro da parte della regione Puglia, in seguito alla partecipazione ad un altro bando. Questo vorrebbe dire stralciare questo intervento dal progetto completo di riqualficazione presentato dall' Ati Cr Costruzioni srl Fraver srl. Anche su questo particolare provvedimento la Regione Puglia avrebbe chiesto una pianificazione chiara e completa su tutti i passaggi procedurali per il dragaggio. Si tratta di un' opera preliminare ma quanto mai necessaria per un' infrastruttura portuale a Villanova che, allo stato, è diventata obsoleta ed in alcuni punti anche pericolosa per i bassi fondali, che rendono difficoltoso se non impossibile il transito della maggior parte delle imbarcazioni proprio in questa area.

Oltre al danno la beffa nella Città Bianca, considerando il fatto che le richieste di approdo ad Ostuni aumentano estate dopo estate, con gli operatori costretti a rinunciare ad ospitare barche importanti, che si dirigono così in altri porti, principalmente a Monopoli e Brindisi. E così a perdere possibilità d' investimenti anche le attività della zona invisibili, spesso per chi raggiunge Ostuni in mare a bordo di yacht e imbarcazioni di oltre 14 metri, e con un portafoglio di spesa non indifferente. Tutto questo in attesa di quelli che potranno essere i futuri scenari, per l' eventuale riqualficazione del **porto** di Villanova. Condizione d' obbligo davanti ad un procedura del 2009, riaperta improvvisamente nel dicembre del 2017 da parte della Regione Puglia, con un unico soggetto ancora interessato. Passaggi temporali, però, ancora insufficienti per completare l' iter. Resta un' opera attesa ad Ostuni da oltre 30 anni, con le difficoltà logistiche e di poca attrattività dell' intera area di Villanova, alle prese in queste settimane anche con il sistematico deposito di alghe sotto la banchina. Questo intervento di pulizia è atteso nei prossimi giorni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Alla Commissione Ecomafie Prete sentito sui dragaggi al porto

Nel **porto** di **Taranto** è stato effettuato il dragaggio per la modifica della banchina di attracco delle navi da crociera: dei 5mila mc di fanghi di risulta, oltre 4mila sono stati conferiti in discarica per il loro inquinamento.

Lo ha riferito Sergio Prete, commissario straordinario del **porto** di **Taranto**, durante la sua audizione ieri dinanzi alla Commissione Ecomafie nell'ambito dell'inchiesta sui dragaggi portuali e la gestione dei sedimenti.

Prete ha spiegato che per gli interventi di adeguamento infrastrutturale previsti dal Piano regolatore portuale erano stati previsti dragaggi per 19 milioni di metri cubi, e la realizzazione di casse di colmata con capienza di 12 milioni di mc.

Alcune delle attività previste dal Piano regolatore portuale sono già state realizzate, altre no, anche per ritardi o cambiamenti nella situazione generale. È inoltre in costruzione la vasca in ampliamento del quinto sporgente (Vasca 2), con capienza di 2,2 milioni di mc, dove saranno conferiti i fanghi di dragaggio del cerchio di evoluzione e di un canale lungo 1800 m. Tali opere di dragaggio inizieranno quest'anno e dovrebbero concludersi nel 2022. Infine, Prete ha

annunciato che da qui al 2023 sarà eseguito il dragaggio per la bonifica e il mantenimento dei fondali delle banchine pubbliche del **porto** e saranno realizzati due lotti di dighe foranee, con possibile conferimento di relativi fanghi nella Vasca 2 in costruzione.

E a proposito di **porto** e dragaggi, in una nota il deputato del M5s e membro della commissione trasporti, Diego De Lorenzis annuncia: «Sviluppo delle infrastrutture portuali e tutela dell'ambiente. Oggi abbiamo approvato, all'unanimità, una risoluzione affinché il Governo si impegni ad assumere ogni iniziativa per superare le criticità emerse negli ultimi anni in merito alle operazioni di dragaggio nei nostri porti, con un pieno rispetto dell'ambiente marino. La risoluzione approvata, a prima firma del collega di Iv Lucano Nobili, è frutto di un lungo lavoro trasversale tra le diverse forze politiche e sottolinea l'importanza strategica che i nostri porti devono avere per l'economia italiana. Le norme sui dragaggi hanno mostrato diverse criticità negli ultimi anni, criticità che il Ministero dell'Ambiente, ora della Transizione Ecologica, ha messo sotto la lente di ingrandimento con un gruppo di lavoro ad hoc. Con questa risoluzione chiediamo al governo di intervenire celermente, adeguando anche le normative in materia, coniugando sviluppo infrastrutturale e rispetto dell'ambiente. Una misura importante che mette insieme sia le esigenze dei sistemi portuali sia la salvaguardia dei principi ambientali senza i quali non si può immaginare uno sviluppo sostenibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: a Taranto dragaggio per attracco navi da crociera

(ANSA) - **TARANTO**, 22 APR - Nel **porto** di **Taranto** è stato effettuato il dragaggio per la modifica della banchina di attracco delle navi da crociera: dei 5mila mc di fanghi di risulta, oltre 4mila sono stati conferiti in discarica per il loro inquinamento. Lo ha riferito Sergio Prete, commissario straordinario del **porto** di **Taranto**, durante la sua audizione dinanzi alla Commissione Ecomafie nell'ambito dell'inchiesta sui dragaggi portuali e la gestione dei sedimenti. Prete ha spiegato che per gli interventi di adeguamento infrastrutturale previsti dal Piano regolatore portuale erano stati previsti dragaggi per 19 milioni di metri cubi, e la realizzazione di casse di colmata con capienza di 12 milioni di mc. Alcune delle attività previste dal Piano regolatore portuale sono già state realizzate, altre no, anche per ritardi o cambiamenti nella situazione generale. È inoltre in costruzione la vasca in ampliamento del quinto sporgente (Vasca 2), con capienza di 2,2 milioni di mc, dove saranno conferiti i fanghi di dragaggio del cerchio di evoluzione e di un canale lungo 1800 m. Tali opere di dragaggio inizieranno quest'anno e dovrebbero concludersi nel 2022. Infine, Prete ha annunciato che da qui al 2023 sarà eseguito il dragaggio per la bonifica e il mantenimento dei fondali delle banchine pubbliche del **porto** e saranno realizzati due lotti di dighe foranee, con possibile conferimento di relativi fanghi nella Vasca 2 in costruzione. (ANSA).



Informare

Taranto

Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nel porto di Taranto è aumentato del +9,1%

In crescita le rinfuse liquide. Calo degli altri carichi Nel primo trimestre del 2021 il **porto di Taranto** ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +9,1% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 2,5 milioni di tonnellate allo sbarco (+12,6%) e 2,0 milioni di tonnellate all'imbarco (+5,1%). La crescita complessiva è stata generata dal rialzo del +38,1% delle rinfuse liquide che sono ammontate a quasi 1,1 milioni di tonnellate, ed essenzialmente grazie all'impennata del +114,7% dei volumi movimentati nel solo mese di febbraio. Inoltre è giunto anche l'apporto delle 20mila tonnellate di carichi movimentati nel settore dei container con la riattivazione delle attività al Molo Polisettoriale dello scalo portuale pugliese. Sono calate, invece, sia le rinfuse solide che si sono attestate a 1,8 milioni di tonnellate (-27,1%) sia le merci convenzionali che hanno totalizzato 857mila tonnellate (-7,0%).

inferMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mar Mediterraneo
23 aprile 2021

Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nel porto di Taranto è aumentato del +9,1%

In crescita le rinfuse liquide. Calo degli altri carichi

Nel primo trimestre del 2021 il porto di Taranto ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +9,1% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 2,5 milioni di tonnellate allo sbarco (+12,6%) e 2,0 milioni di tonnellate all'imbarco (+5,1%). La crescita complessiva è stata generata dal rialzo del +38,1% delle rinfuse liquide che sono ammontate a quasi 1,1 milioni di tonnellate, ed essenzialmente grazie all'impennata del +114,7% dei volumi movimentati nel solo mese di febbraio. Inoltre è giunto anche l'apporto delle 20mila tonnellate di carichi movimentati nel settore dei container con la riattivazione delle attività al Molo Polisettoriale dello scalo portuale pugliese.

Sono calate, invece, sia le rinfuse solide che si sono attestate a 1,8 milioni di tonnellate (-27,1%) sia le merci convenzionali che hanno totalizzato 857mila tonnellate (-7,0%).

Porto di Taranto
l'andamento mensile del traffico delle merci

PSA Genova P&I

Leggi le notizie su [Borsa](#), [Acquisti](#), [Banche](#), [Incrimine](#) e [servizi](#) gratuiti.

Visualizza i tuoi allegati:

Periodo	Data di arrivo	Data di partenza	Operazioni
1° trimestre	22 Apr	23 Apr	Operazioni
1° trimestre	2021	2021	Operazioni

• [Indice](#) • [Prima pagina](#) • [Indice notizie](#)

inferMARE - Piazza Marconi 1/9 - 10122 Genova - ITALIA
tel. 010-2402112 fax 010-2504760 email

Porto da riqualificare, Autorità e Comune d' accordo

Crotone Da un lato i progetti di riqualificazione del porto di Crotona che attendono di essere redatti dai tecnici incaricati dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro; dall' altro, il «percorso per il rilancio» dello scalo marittimo attraverso gli investimenti. Di questo s' è parlato nell' incontro che l' altro giorno s' è tenuto nella sede della Regione. Attorno allo stesso tavolo si sono ritrovati, tra gli altri, l' assessore regionale alle Infrastrutture Domenica Catalfamo, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** della Calabria Andrea Agostinelli, il sindaco Vincenzo Voce, l' assessore comunale ai Trasporti Ilario Sorgiovanni, il presidente facente funzioni della Provincia Vincenzo Lagani, e Francesco Lagani per la Camera di commercio. Voce e Sorgiovanni hanno evidenziato la necessità per l' **Autorità** di Gioia Tauro di elaborare «una proposta progettuale di rilancio dell' infrastruttura **portuale**, tenendo conto delle esigenze di sviluppo dei traffici crocieristici e diportistici con un occhio di riguardo alla cantieristica».

L' ente **portuale** ha deciso «di accogliere le richieste del Comune secondo le funzioni del porto, valorizzando in particolare la darsena est del porto nuovo al diporto e il molo foraneo alla crocieristica, prospettando anche il banchinaggio tra l' area del molo Giunti e il molo commerciale (area spiaggia delle forche)». Inoltre, durante il faccia a faccia, fa sapere una nota dell' assessore Catalfamo, «sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l' **Autorità portuale** e gli enti locali», fino a rivendicare «la necessità di significativi investimenti» per il porto. Agostinelli, «ha assicurato che nell' ultimo anno l' **Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività» anche per lo scalo crotonese.

a. m. I progetti di rilancio punteranno anch' esu crocieristica e cantieristica.



Porti:Crotone e Corigliano,vertice Regione su investimenti

(ANSA) - CATANZARO, 22 APR - L'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, d'intesa col commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha convocato una riunione per un confronto sui porti di Crotone e Corigliano. All'incontro, che si è svolto nella Cittadella "Santelli" di Catanzaro, hanno preso parte, oltre a Catalfamo e Agostinelli, i presidenti delle Province di Cosenza e Crotona, i sindaci dei Comuni di Corigliano Rossano e Crotona e i presidenti delle Camere di Commercio delle due Province, intervenuti direttamente o tramite i loro delegati. "L'assessore Catalfamo ha espresso il proprio apprezzamento - è detto in una nota dell'assessorato - 'per la recente designazione, da parte del ministro Giovannini, quale presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'ammiraglio Agostinelli' e ha sottolineato che 'con questo passaggio l'ente assumerà tutte le funzioni previste dalla legge 84/1994, superando le criticità della situazione commissariale, potendo in particolare avviare la pianificazione e subentrando nella gestione del porto di Vibo Valentia'. Nel corso della riunione, sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l'Autorità portuale e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano e Crotona". "Il commissario Agostinelli - riporta ancora la nota - ha assicurato che nell'ultimo anno l'Autorità, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotona. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l'Autorità di sistema portuale dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti. Lo stesso commissario, però, ha chiarito che si tratta di processi che non possono avere una ricaduta concreta e immediata, anche tenuto conto dei tempi che analoghi processi hanno avuto e stanno avendo in altre Autorità di sistema portuale". "A conclusione della riunione - è sottolineato nella nota - si è potuta constatare una significativa convergenza, fra le posizioni dell'Autorità e degli enti locali sugli obiettivi che tutti i presenti hanno ritenuto meritevoli di approfondimento". "Il lavoro svolto nell'ultimo anno dall'Autorità, i recenti finanziamenti della Regione e la fine della fase commissariale dell'Autorità - ha detto l'assessore Catalfamo -, dovranno costituire, come condiviso nell'incontro, l'avvio di un nuovo percorso di sinergie volto al rilancio dei porti calabresi". (ANSA). RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Lametino

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

Porti Crotona e Corigliano, vertice in Regione sugli investimenti

Catanzaro - L'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, d' intesa col commissario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, ha convocato una riunione per un confronto sui porti di Crotona e Corigliano. All' incontro, che si è svolto nella Cittadella "Santelli" di Catanzaro, hanno preso parte, oltre a Catalfamo e **Agostinelli**, i presidenti delle Province di Cosenza e Crotona, i sindaci dei Comuni di Corigliano Rossano e Crotona e i presidenti delle Camere di Commercio delle due Province, intervenuti direttamente o tramite i loro delegati. L' assessore Catalfamo ha espresso il proprio apprezzamento "per la recente designazione, da parte del ministro Giovannini, quale presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** dell' ammiraglio **Agostinelli**" e ha sottolineato che "con questo passaggio l' ente assumerà tutte le funzioni previste dalla legge 84/1994, superando le criticità della situazione commissariale, potendo in particolare avviare la pianificazione e subentrando nella gestione del porto di Vibo Valentia". "Nel corso della riunione - è scritto nella nota dell' assessorato -, sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l' **Autorità portuale** e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano e Crotona". "Il commissario **Agostinelli** - è spiegato - ha assicurato che nell' ultimo anno l' **Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotona. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l' **Autorità** di sistema **portuale** dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti». «Lo stesso commissario, però - prosegue la nota -, ha chiarito che si tratta di processi che non possono avere una ricaduta concreta e immediata, anche tenuto conto dei tempi che analoghi processi hanno avuto e stanno avendo in altre **Autorità** di sistema **portuale**". Piena convergenza "A conclusione della riunione - è scritto ancora -, si è potuta constatare una significativa convergenza, fra le posizioni dell' **Autorità**, della Regione e degli enti locali sugli obiettivi che tutti i presenti hanno ritenuto meritevoli di approfondimento". Catalfamo: "Nuovo percorso" "Il lavoro svolto nell' ultimo anno dall' **Autorità**, i recenti finanziamenti della Regione e la fine della fase commissariale dell' **Autorità** - ha detto l' assessore Catalfamo -, dovranno costituire, come condiviso nell' incontro, l' avvio di un nuovo percorso di sinergie volto al rilancio dei porti calabresi".



Area portuale Gioia, imprenditori taglieggiati dal clan Pesce: «Entro domani voglio i soldi»

Le intercettazioni finite nell'inchiesta Pecunia olet dimostrerebbero come la cosca di Rosarno gestisse alcuni lavori fra intimidazioni e subappalti

di Redazione

«Spartiamo sempre tra Gioia e Rosarno, nella banchina, le cose del porto, là è San Ferdinando gli ho detto io, quando è dentro Gioia spartiamo perché là tocca a noi, e a San Ferdinando a voi non vi tocca gli ho detto io». È il 19 ottobre del 2017, quando Antonino Pesce (classe '93) ha uno sfogo con Salvatore Ferraro. Il giovane rampollo della famiglia di 'Ndrangheta di Rosarno si sfoga parlando in modo risentito nei confronti dell'omonimo cugino, responsabile di non ricompensarlo adeguatamente per i servizi prestati, così come per il traffico di droga. Ed è proprio in questo contesto che gli investigatori scoprono che la cosca Pesce, unitamente ai Piroballi, aveva messo anche le mani su alcuni lavori all'interno dell'area portuale di Gioia Tauro attraverso un sistema di subappalti per i quali - come riferito dallo stesso Procuratore capo, Giovanni Bombardieri, l'autorità portuale di Gioia Tauro risulta del tutto estranea, tanto da non entrare mai nell'inchiesta. L'orecchio attento delle forze di polizia si posa proprio su quella frase buttata lì: «Nella banchina, le cose del porto». La programmata intimidazione. Già da tempo, per la verità, la Squadra mobile di Reggio Calabria monitorava ciò che accadeva all'interno del porto di Gioia Tauro. Sin dall'inizio di agosto 2017, infatti, una fonte istituzionale aveva riferito della programmazione di un atto intimidatorio attraverso il danneggiamento, mediante incendio, di mezzi da lavoro parcheggiati fuori dal porto, in prossimità del varco doganale, ai danni di una ditta non meglio precisata della zona di Cosenza, impegnata proprio nell'esecuzione di lavori pubblici nell'area portuale. Gli accertamenti successivi portarono a verificare effettivamente la presenza di un cantiere nell'area denominata "Ex Isotta Fraschini", per la realizzazione di un capannone industriale, i cui lavori erano affidati alla Costruzioni Procopio srl. Oltre a tale cantiere, tra il porto e la prima zona industriale, vi era la presenza di un secondo cantiere, per la realizzazione di un terminal intermodale, i cui lavori erano stati affidati alla Sogemar spa e da quest'ultima, ad una associazione temporanea di imprese costituita dalle ditte Surardi spa/Ventura costruzioni ferroviarie srl. Il monitoraggio portava a notare la presenza di mezzi sia della Suardi spa che della ditta "Costruzioni Perrone", specializzata in grandi opere. Dalla verifica ulteriore dei mezzi presenti in area portuale, emergeva anche la presenza di mezzi della "Impresig srl", il cui rappresentante è Simone Zito, fratello di Giuseppe e nipote di Giuseppe Perrone. Dalle valutazioni del giudice, in merito alla contemporanea presenza delle due ditte, Impresig e Perrone, occorre precisare come entrambe fossero riconducibili a Giuseppe Perrone, il quale, nel corso di un dialogo intercettato, riferiva di avere una delega notarile per entrambe le società. Ma non solo. In un'altra intercettazione riguardante Guglielmo Suardi, viene fuori come lo stesso vedesse come suoi interlocutori Andrea Loiacono (dell'impresa Loiacono) e Giuseppe Perrone, pur essendo le aziende subappaltatrici intestate ai nipoti rispettivi. Le richieste alla ditta Perrone Passano i mesi, ma non l'interesse delle cosche verso i lavori nell'area portuale. È il 19 febbraio 2018, quando sempre Antonino Pesce incontra Francesco Giovinazzo, nipote di Salvatore Copelli, al quale riferisce un'imbasciata per conto del cugino omonimo classe '92: bisogna «mandare a chiamare» Perrone per intimargli di mandare qualcosa in settimana senza perdere tempo. Chiaro il riferimento al titolare della Costruzioni Perrone srl che stava eseguendo i lavori in ambito portuale.

Lui avrebbe dovuto corrispondere il pagamento del pizzo. L' interlocutore fa presente che, però, il cantiere appare chiuso. Il motivo? Nel frattempo alla ditta Perrone era giunta una interdittiva antimafia, poi revocata dal Tar. Il pagamento della mazzetta



LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Si arriva al 23 agosto del 2018, quando una intercettazione fra Antonino Pesce e Pasquale Loiacono chiarisce come la richiesta estorsiva all' imprenditore sia andata a buon fine. Pesce: Eh, a me lo dici! Pasquale, Pasquale, Pasquale sei mesi! Io mi sono scannato con Perrone...sei mesi...l'altro giorno...! ho acchiappato-(inc)..."ti faccio il buco del culo così - gli ho detto io - entro domani voglio i soldi"...nemmeno una settimana è passata, l' ho richiamato: "minchia il giorno dopo subito te li abbiamo mandati, Nino!" ha detto. Come il giorno dopo subito! Ho chiamato a lui e gli ho detto: "oh Nino andiamo a portare i soldi ... (ine) . . . che ce l' hanno mandati!" Ha detto: "quali soldi? "Quelli (inc) ... sono sei mesi che mi scanno con Perrone. Ha detto: "siamo andati da mio fratello Rocco!". Ah! Siamo andati da mio fratello Rocco! - gli ho detto - e non me lo dici! Così ragioni tu! E perché io mi sono fatto mai il problema se tu mi dicevi: "mi servono a me e non me ne fotte di niente!". Quando mai! Chi gliel' ha fatto il battesimo a quell' altro? ... al gemello... chi gliel' ha fatto? Lui che sta facendo per cento perché glieli abbiamo dati? A chi? Non mi interessa, io la coscienza ce l' ho pulita. la coscienza era la sua se al posto di quei mille ne aveva altri duemila, sono cazzi suoi, noi glieli abbiamo dati, noi non siamo rimasti indietro. Loiacono Pasquale: Il dovere tuo l' hai fatto! Pesce: Basta! E io non ho un euro a casa... ma io queste cose non le guardo...non le guardo perché se tu domani devi fare il matrimonio...o il compleanno...o una cosa e devono rientrarci...cento euro...tu sei padrone di tutti i cento euro...pure che ce l' hai...pure che ce l' hai...ti arriva una mano dalla famiglia...no il cazzo che dici tu...devo lottare con lui pure, ma stiamo scherzando! Sempre ragazzino resta, sempre ragazzino è rimasto lui! Lo vedi là, come gli arriva la telefonata scappa...che gli devo dire? Io per questo mi arrabbio ... lui è uscito ed è convinto ancora che siamo ragazzini. ..cioè è convinto che ancora siamo ragazzini. Non ha capito che siamo cresciuti e che abbiamo certe responsabilità...adesso che non c' è nessuno! Che gli schiaffi crescono se no!

Nuova Cosenza

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

Porti Crotona e Corigliano, vertice in Regione su investimenti

Porti Crotona e Corigliano, vertice in Regione su investimenti 22 apr 21 L' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, d' intesa col commissario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, ha convocato una riunione per un confronto sui porti di Crotona e Corigliano. All' incontro, che si è svolto nella Cittadella "Santelli" di Catanzaro, hanno preso parte, oltre a Catalfamo e **Agostinelli**, i presidenti delle Province di Cosenza e Crotona, i sindaci dei Comuni di Corigliano Rossano e Crotona e i presidenti delle Camere di Commercio delle due Province, intervenuti direttamente o tramite i loro delegati. "L' assessore Catalfamo ha espresso il proprio apprezzamento - è detto in una nota dell' assessorato - 'per la recente designazione, da parte del ministro Giovannini, quale presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** dell' ammiraglio **Agostinelli**' e ha sottolineato che 'con questo passaggio l' ente assumerà tutte le funzioni previste dalla legge 84/1994, superando le criticità della situazione commissariale, potendo in particolare avviare la pianificazione e subentrando nella gestione del porto di Vibo Valentia'. Nel corso della riunione, sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l' **Autorità portuale** e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano e Crotona". "Il commissario **Agostinelli** - riporta ancora la nota - ha assicurato che nell' ultimo anno l' **Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotona. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l' **Autorità** di sistema **portuale** dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti. Lo stesso commissario, però, ha chiarito che si tratta di processi che non possono avere una ricaduta concreta e immediata, anche tenuto conto dei tempi che analoghi processi hanno avuto e stanno avendo in altre **Autorità** di sistema **portuale**". "A conclusione della riunione - è sottolineato nella nota - si è potuta constatare una significativa convergenza, fra le posizioni dell' **Autorità**, della Regione e degli enti locali sugli obiettivi che tutti i presenti hanno ritenuto meritevoli di approfondimento". "Il lavoro svolto nell' ultimo anno dall' **Autorità**, i recenti finanziamenti della Regione e la fine della fase commissariale dell' **Autorità** - ha detto l' assessore Catalfamo -, dovranno costituire, come condiviso nell' incontro, l' avvio di un nuovo percorso di sinergie volto al rilancio dei porti calabresi". RIPRODUZIONE RISERVATA.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

Investimenti per i porti di Crotona e Corigliano, vertice in Regione

Redazione ReggioTV

L'assessore regionale alle Infrastrutture, **Domenica Catalfamo**, d'intesa col commissario dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, ha convocato una riunione per un confronto sui porti di Crotona e Corigliano. All'incontro, che si è svolto nella Cittadella "Santelli" di Catanzaro, hanno preso parte, oltre a Catalfamo e **Agostinelli**, i presidenti delle Province di Cosenza e Crotona, i sindaci dei Comuni di Corigliano Rossano e Crotona e i presidenti delle Camere di Commercio delle due Province, intervenuti direttamente o tramite i loro delegati. L'assessore Catalfamo ha espresso il proprio apprezzamento «per la recente designazione, da parte del ministro Giovannini, quale presidente dell'**Autorità** di sistema **portuale** dell'ammiraglio **Agostinelli**» e ha sottolineato che «con questo passaggio l'ente assumerà tutte le funzioni previste dalla legge 84/1994, superando le criticità della situazione commissariale, potendo in particolare avviare la pianificazione e subentrando nella gestione del porto di Vibo Valentia». «Nel corso della riunione - è scritto nella nota dell'assessorato -, sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l'**Autorità portuale** e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano e Crotona». «Il commissario **Agostinelli** - è spiegato - ha assicurato che nell'ultimo anno l'**Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotona. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l'**Autorità** di sistema **portuale** dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti». «Lo stesso commissario, però - prosegue la nota -, ha chiarito che si tratta di processi che non possono avere una ricaduta concreta e immediata, anche tenuto conto dei tempi che analoghi processi hanno avuto e stanno avendo in altre **Autorità** di sistema **portuale**». «A conclusione della riunione - è scritto ancora -, si è potuta constatare una significativa convergenza, fra le posizioni dell'**Autorità**, della Regione e degli enti locali sugli obiettivi che tutti i presenti hanno ritenuto meritevoli di approfondimento». «Il lavoro svolto nell'ultimo anno dall'**Autorità**, i recenti finanziamenti della Regione e la fine della fase commissariale dell'**Autorità** - ha detto l'assessore Catalfamo -, dovranno costituire, come condiviso nell'incontro, l'avvio di un nuovo percorso di sinergie volto al rilancio dei porti calabresi». 22-04-2021 18:17.



L'ASSESSORE CATALFAMO E IL COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO AGOSTINELLI HANNO INCONTRATO GLI ENTI LOCALI PER UN CONFRONTO.

Investimenti per i porti di Crotona e Corigliano, vertice in Regione

L'assessore regionale alle Infrastrutture, **Domenica Catalfamo**, d'intesa col commissario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, **Andrea Agostinelli**, ha convocato una riunione per un confronto sui porti di Crotona e Corigliano.

All'incontro, che si è svolto nella Cittadella "Santelli" di Catanzaro, hanno preso parte, oltre a Catalfamo e Agostinelli, i presidenti delle Province di Cosenza e Crotona, i sindaci dei Comuni di Corigliano Rossano e Crotona e i presidenti delle Camere di Commercio delle due Province, intervenuti direttamente o tramite i loro delegati.

L'assessore Catalfamo ha espresso il proprio apprezzamento «per la recente designazione, da parte del ministro Giovannini, quale presidente dell'**Autorità** di sistema **portuale** dell'ammiraglio **Agostinelli**» e ha sottolineato che «con questo passaggio l'ente assumerà tutte le funzioni previste dalla legge 84/1994, superando le criticità della situazione commissariale, potendo in particolare avviare la pianificazione e subentrando nella gestione del porto di Vibo Valentia».

«Nel corso della riunione - è scritto nella nota dell'assessorato -, sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l'**Autorità portuale** e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano e Crotona». «Il commissario Agostinelli - è spiegato - ha assicurato che nell'ultimo anno l'**Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotona. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l'**Autorità** di sistema **portuale** dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti».

«Lo stesso commissario, però - prosegue la nota -, ha chiarito che si tratta di processi che non possono avere una ricaduta concreta e immediata, anche tenuto conto dei tempi che analoghi processi hanno avuto e stanno avendo in altre **Autorità** di sistema **portuale**».

«A conclusione della riunione - è scritto ancora -, si è potuta constatare una significativa convergenza, fra le posizioni dell'**Autorità**, della Regione e degli enti locali sugli obiettivi che tutti i presenti hanno ritenuto meritevoli di approfondimento».

Porti Crotonese e Corigliano, vertice in Regione sugli investimenti

Calabria, l'assessore Catalfamo e il commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro Agostinelli hanno incontrato gli enti locali per un confronto: "Percorso per il rilancio"

L'assessore regionale alle Infrastrutture, **Domenica Catalfamo**, d'intesa col commissario dell'**Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, ha convocato una riunione per un confronto sui porti di Crotonese e Corigliano. All'incontro, che si è svolto nella Cittadella "Santelli" di Catanzaro, hanno preso parte, oltre a Catalfamo e **Agostinelli**, i presidenti delle Province di Cosenza e Crotonese, i sindaci dei Comuni di Corigliano Rossano e Crotonese e i presidenti delle Camere di Commercio delle due Province, intervenuti direttamente o tramite i loro delegati. L'assessore Catalfamo ha espresso il proprio apprezzamento «per la recente designazione, da parte del ministro Giovannini, quale presidente dell'**Autorità di sistema portuale dell'ammiraglio Agostinelli**» e ha sottolineato che «con questo passaggio l'ente assumerà tutte le funzioni previste dalla legge 84/1994, superando le criticità della situazione commissariale, potendo in particolare avviare la pianificazione e subentrando nella gestione del porto di Vibo Valentia». «Nel corso della riunione - è scritto nella nota dell'assessorato -, sono state espresse le varie posizioni, che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l'**Autorità portuale** e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano e Crotonese». «Il commissario **Agostinelli** - è spiegato - ha assicurato che nell'ultimo anno l'**Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotonese. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l'**Autorità di sistema portuale** dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti». «Lo stesso commissario, però - prosegue la nota -, ha chiarito che si tratta di processi che non possono avere una ricaduta concreta e immediata, anche tenuto conto dei tempi che analoghi processi hanno avuto e stanno avendo in altre **Autorità di sistema portuale**». «A conclusione della riunione - è scritto ancora -, si è potuta constatare una significativa convergenza, fra le posizioni dell'**Autorità**, della Regione e degli enti locali sugli obiettivi che tutti i presenti hanno ritenuto meritevoli di approfondimento». «Il lavoro svolto nell'ultimo anno dall'**Autorità**, i recenti finanziamenti della Regione e la fine della fase commissariale dell'**Autorità** - ha detto l'assessore Catalfamo -, dovranno costituire, come condiviso nell'incontro, l'avvio di un nuovo percorso di sinergie volto al rilancio dei porti calabresi».



I maestri d'ascia nel porto industriale

Iniziato il trasferimento del cantiere navale nel nuovo piazzale di carenaggio

DI GAVINO MASIA

PORTO TORRES Il cantiere navale dei maestri d'ascia ritorna nell'area del porto industriale dove l'Autorità di sistema portuale ha costruito il piazzale di carenaggio dove saranno posizionate tutte le imbarcazioni. Il trasferimento sta andando avanti da alcuni giorni e sta comportando un esborso economico notevole per lo spostamento di ogni singola scafo. I responsabili del cantiere hanno comunque scritto una lettera all'Autorità per chiedere una proroga di 30 giorni per il definitivo trasloco del capannone e di tutte le attrezzature di lavoro.

«A causa dell'emergenza epidemiologica i tempi per lo spostamento di tutta l'attrezzatura si sono allungati - scrive Alessandro Polese - e, anche per evitare sanzioni e altre criticità che potrebbero ulteriormente accentuare la crisi in cui versa la mia azienda a causa della pandemia, chiedo una proroga». I maestri d'ascia non erano andati via dal cantiere dello scalo industriale per scelta loro, ma perché vicini alla darsena servizi dove erano previsti degli interventi di bonifica da parte di Eni su tutta l'area.

Dopo circa dieci anni si chiude dunque una vicenda che è costata non poco - in termini economici e di commesse di lavoro - all'attività della costruzione delle barche in legno portata avanti con sacrifici e dedizione al lavoro. La famiglia Polese è originaria di Torre del Greco e quando vennero in Sardegna costruirono i primi gozzi sul modello di quelli della loro terra. Una tradizione tramandata da padre in figlio e ora ereditata da Alessandro Polese: le sue costruzioni sui gozzi sono accurate ed equilibrate, frutto sono di esperienza e capacità di interpretare le esigenze sia del pescatore sia del diportista che ama navigare con la vela latina. Nel cantiere c'è il "Machiavelli", la più antica barca a vela latina, che le sapiente mani dei Polese provvederanno a restaurare. Una volta che viene completamente liberata la parte terminale della banchina degli Alti fondali, dovrebbero finalmente cominciare anche i lavori per la realizzazione dell'Antemurale. Condizionale d'obbligo quando si parla dell'avvio degli interventi già finanziati e appaltati all'interno del porto civico.



In Consiglio si ritorna a parlare di waterfront e variante Cannitello

Sei i punti all'ordine del giorno decisi dall'ufficio di presidenza e altri sette quelli inseriti su richiesta della minoranza

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI Si torna in aula consiliare: prima convocazione del Civico Consesso per oggi pomeriggio alle 18.30 e seconda convocazione allo stesso orario del successivo lunedì. Sei i punti all'ordine del giorno decisi dall'ufficio di presidenza e altri sette sono quelli inseriti su richiesta della minoranza.

Arriva per la votazione, dopo un rinvio, la mozione presentata dalla pentastellata Milena Gioè sull'accessibilità universale. Sempre da rinvio l'approvazione di due regolamenti, passati dalla commissione affari generali e bilancio: si tratta del regolamento per le procedure di rateizzazione, rimborso e compensazione dei tributi e delle entrate comunali (su cui pare si sia trovata la quadra anche con i componenti di minoranza; certamente con Fratelli d'Italia che aveva presentato una sua mozione al regolamento portato in aula dall'assessore Nino Giustra) e della modifica del regolamento comunale delle stazioni radio base. Su quest'ultimo rimane il no della minoranza, ancora in attesa della mappatura dei siti presenti.

I punti 5 e 6 sono ancora due regolamenti: per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione per l'occupazione delle aree e degli spazi appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile, le aree destinate a mercati, realizzati anche in strutture attrezzate, l'autorizzazione o l'esposizione pubblicitaria e le pubbliche affissioni; l'ultimo è il regolamento di polizia mortuaria (il cui inserimento era stato richiesto anche dalla minoranza).

Si prosegue con i punti posti dalla minoranza: la presa d'atto della delibera della Città metropolitana sulla "Cabina di regia Reggio metropolitana", cui è stata delegata dall'associazione dei Comuni dell'Area dello Stretto la facente funzioni Maria Grazia Richichi.

Attinente al regolamento sulle stazioni radio base il punto 12: la minoranza vuole conoscere i piani annuali di manutenzione e le modifiche/integrazioni dei gestori di telefonia mobile in ambito comunale, come dovrebbero essere aggiornate alla scadenza del 31 marzo di ogni anno.

Tutto il resto è waterfront: presa d'atto e deliberazione del protocollo d'intesa che la Città firmerà con l'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto (base per gli investimenti nell'area **portuale** di Villa); presa d'atto della delibera di giunta dello scorso 8 ottobre 2020, che ha recepito l'input del civico consesso che nel mese di agosto ha deliberato una serie di proposte presentate dalla stessa minoranza per l'area a mare che va dalla spiaggia di Acciarello fino al molo sottoflutto in località Croce Rossa. Proprio in riferimento a quelle delibere di consiglio, la minoranza propone un'interrogazione in merito allo stato di avanzamento e di previsione di spesa a bilancio per la fase di redazione della progettazione.

Non molla la minoranza nemmeno sulla richiesta (avanzata già nel febbraio scorso) di una conferenza permanente di tutti gli enti e le amministrazioni interessate, al fine di redigere un accordo di programma per Villa (Ferrovie, Anas, Demanio, **Autorità** marittima e Capitaneria).

E torna in scena la variante b1: "deliberazione per chiedere al Governo - si legge al punto 10 - di inserire nel Recovery Fund il finanziamento e la progettazione definitiva dello studio, meglio individuato a suo tempo come "progetto preliminare della soluzione b1" (già depositato presso RFI a Roma e presso il Ministero tra il 2002 e il 2003) della



variante in galleria ricadente nel territorio di Villa San Giovanni lato Nord", ossia l' intubata della linea ferrata dall' attuale variante di Cannitello e fino



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a Santa Trada.

La Sicilia

Catania

cisl

«Priorità alla sicurezza del Porto ma pure alla legalità contrattuale»

Il ministro Giovannini ha da poco avviato il rinnovo dei vertici delle **Autorità** di **sistema portuale** e definito gli obiettivi strategici. Per Maurizio Atanasio e Mauro Torrisi, segretari generali rispettivamente della Cisl catanese e della Fit Cisl etnea «in attesa dell' intesa che dovrebbe arrivare dalla Presidenza della Regione Siciliana, occorre non perdere di vista le priorità che abbiamo indicato da tempo - e da ultimo, allo stesso sottosegretario Giancarlo Cancellieri - per la gestione amministrativa e strategica del porto, come ad esempio, la messa in sicurezza del porto e la legalità contrattuale e lavorativa al suo interno».

«La prima -specificano i due- rientra nel complesso nel potenziamento delle strutture portuali etnee, come la "mantellata", e legata a doppio nodo con i cospicui investimenti previsti per la Zona economica speciale (Zes) e con quello che comporta per il commercio che passa per il Mediterraneo e per mantenere la continuità territoriale e le autostrade del mare».

«La seconda - aggiungono - su cui la Cisl ha dato varie volte l' allarme, rientra nel contrasto alle diffuse irregolarità contrattuali che sappiamo essere presenti nelle varie attività all' interno del Porto (dalle commerciali a quelle squisitamente portuali). A tutela dei lavoratori e dei loro diritti, sarebbe opportuno che l' **Autorità** coordini le attività ispettive di Inps, Ispettorato del lavoro e forze dell' ordine per scovare e sanzionare tali forme di sfruttamento e di comportamento illegale».

Secondo Atanasio e Torrisi «anche in tale prospettiva, il presidente dell' **Autorità** di **sistema**, assieme alle istituzioni competenti, deve proseguire l' impegno ad affrontare e risolvere la paradossale situazione del porto etneo, dove, a fronte di un aumento dei movimenti di merci sta facendo seguito la "fuga" di importanti aziende del trasporto su mare. Ai lavoratori, vittime di tale paradosso, va riapplicato l' articolo 17 della legge 84/94 per creare quel bacino che possa garantire anche le condizioni perché lo scalo etneo mantenga la sua funzione strategica, proprio nella Zes».

Per i due dirigenti della Cisl catanese «tutto ciò, oltre a creare un grave danno ai livelli occupazionali pregiudica anche lo sviluppo del porto e il suo ruolo, in contraddizione con ciò che invece prevedrebbe l' istituzione della Zes e le prospettive a essa legate».



Sicilia Report

Catania

Porto di Catania, priorità alla sicurezza della struttura e alle legalità contrattuali

Redazione CT

Catania, 22 aprile 2021 - Il ministro Giovannini ha da pochi giorni avviato il rinnovo dei vertici delle **Autorità** di **sistema** portuale e definito gli obiettivi strategici. Per Maurizio Attanasio e Mauro Torrì, segretari generali rispettivamente della Cisl catanese e della Fit Cisl etnea «in attesa dell' intesa che dovrebbe arrivare dalla Presidenza della Regione Siciliana, occorre non perdere di vista le priorità che abbiamo indicato da tempo - e da ultimo, allo stesso sottosegretario Giancarlo Cancelleri - per la gestione amministrativa e strategica del porto, come ad esempio, la messa in sicurezza del porto e la legalità contrattuale e lavorativa al suo interno». «La prima -specificano Attanasio e Torrì - rientra nel complesso nel potenziamento delle strutture portuali etnee, come la 'mantellata', e legata a doppio nodo con i cospicui investimenti previsti per la zona economica speciale (ZES) e con quello che comporta per il commercio che passa per il Mediterraneo e per mantenere la continuità territoriale e le autostrade del mare». «La seconda - aggiungono - su cui la Cisl ha dato varie volte l' allarme, rientra nel contrasto alle diffuse irregolarità contrattuali che sappiamo essere presenti nelle varie attività all' interno del Porto (dalle commerciali a quelle squisitamente portuali). A tutela dei lavoratori e dei loro diritti, sarebbe opportuno che l' **Autorità** coordini le attività ispettive di Inps, Ispettorato del lavoro e forze dell' ordine per scovare e sanzionare tali forme di sfruttamento e di comportamento illegale». Secondo Attanasio e Torrì «anche in tale prospettiva, il presidente dell' **Autorità** di **sistema**, assieme alle istituzioni competenti, deve proseguire l' impegno ad affrontare e risolvere la paradossale situazione del porto etneo, dove, a fronte di un aumento dei movimenti di merci sta facendo seguito la 'fuga' di importanti aziende del trasporto su mare. Ai lavoratori, vittime di tale paradosso, va riapplicato l' articolo 17 della legge 84/94 per creare quel bacino che possa garantire anche le condizioni perché lo scalo etneo mantenga la sua funzione strategica, proprio nella ZES». Per i due dirigenti della Cisl catanese «tutto ciò, oltre a creare un grave danno ai livelli occupazionali pregiudica anche lo sviluppo del porto e il suo ruolo, in contraddizione con ciò che invece prevedrebbe l' istituzione della ZES e le prospettive a essa legate».



Di Mare: «Chiovelli? Non condivido la scelta»

Augusta. Il porto di Augusta ha una grandissima potenzialità finora inespresa, che passa per la bonifica della rada. Ne è convinto il commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale** di Sicilia orientale, Alberto Chiovelli indicato dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini come presidente dell' Adsp Augusta - Catania. Ministro nei confronti del quale il funzionario chiamato, lo scorso febbraio, alla guida dell' importante ente **portuale** in seguito alle dimissioni anticipate dell' ex presidente Andrea Annunziata, esprime gratitudine per la fiducia accordatagli. Il lavoro del commissario straordinario prosegue, come lo stesso ha evidenziato, in continuità con la precedente gestione.

«L' approccio che ho avuto sin dal mio insediamento - dichiara Chiovelli - è stato quello di non fermare la macchina, di programmare nuove attività per il futuro e naturalmente di provvedere all' espletamento di quelle ordinarie. Siamo impegnati nella programmazione per il recovery plan. La progettualità presentata negli ultimi tempi è stata abbastanza viva. Per quanto riguarda il porto di Augusta sono stati, inoltre già consegnati ed avviati i lavori di realizzazione del terminal container, mentre in quello di Catania abbiamo sbloccato i lavori nella nuova darsena, fermi a causa di un contenzioso» Relativamente alla bonifica che per Chiovelli è connessa al futuro dello scalo megarese il commissario straordinario fa sapere che in sinergia con il ministero dell' Ambiente l' impegno consiste nel portare avanti la progettualità: «che vede di pari passo bonifica e infrastrutturazione del porto. L' obiettivo consiste nell' avere un progetto solido e sostenibile evitando gli errori commessi in passato». In merito al Gnl l' iter va avanti: «e - aggiunge Chiovelli - è in corso un' interlocuzione con il Comune per dare informazioni da trasferire alla popolazione».

La sua nomina a presidente il commissario straordinario non la dà ancora per scontata: «in quanto - puntualizza - bisogna attendere i pareri della Regione e delle commissioni parlamentari. Io ho dato la mia disponibilità» A non esultare per l' indicazione di Chiovelli da parte del ministro Giovannini è il sindaco Giuseppe Di Mare. «Il mancato coinvolgimento del territorio nella scelta rappresenta un modus operandi che non condivido. Tra l' altro - dice Di Mare - mi risulta che diversi professionisti siciliani con comprovata esperienza avevano risposto alla manifestazione di interesse per il rinnovo dell' Adsp. Ancora una volta Augusta, Siracusa, la Sicilia vengono mortificate in scelte che sembrano più legate alla riorganizzazione delle funzioni apicali del Mit che alle reali esigenze della **Autorità di sistema** di Sicilia orientale».

Agnese Siliato.



Il piano

Alta velocità, porti treni a idrogeno Sicilia formato Recovery

Nel progetto del governo non compare il Ponte sullo Stretto sponsorizzato da Musumeci. C'è l'anello Palermo-Catania-Messina

di Claudio Reale Il Ponte sullo Stretto non c'è. In compenso ci sono tante opere ferroviarie per la Sicilia. Nell'ultima bozza del Recovery plan che nelle prossime ore dovrebbe vedere definitivamente la luce c'è tanto ferro, ma non quello per realizzare il collegamento stabile fra le due sponde dello Stretto, che però il ministero promette di realizzare con altri fondi: nell'elenco ci sarà invece l'opera più pubblicizzata, l'alta velocità su binari fra Palermo, Catania e Messina, ma anche interventi meno strombazzati come la linea Gela-Catania via Caltagirone, il collegamento fra l'aeroporto di Trapani Birgi e la rete di binari Rfi, il finanziamento di una parte dell'anello ferroviario di Palermo e un passante che da Porto Empedocle porti ad Agrigento e alla Valle dei Templi, con una fermata all'ospedale San Giovanni Di Dio.

L'elenco è molto più lungo, e nelle ultime ore al ministero delle Infrastrutture si stanno definendo i dettagli. Della lista fanno parte ad esempio i treni a idrogeno sulla Circumetnea per supplire alla mancata elettrificazione di una parte della rete, il collegamento diretto fra il porto di Augusta e la ferrovia, un

bypass di binari nella cittadina industriale del Siracusano per evitare che i treni attraversino il centro città, il potenziamento delle stazioni di Palermo Notarbartolo, Marsala e Acireale e l'elettificazione della Palermo-Trapani via Milo. Ci saranno poi diversi interventi sui porti: il consolidamento della mantellata della diga foranea e il rafforzamento di quello di Catania e l'elettificazione delle banchine a Messina, per citarne un paio. «Sulla Sicilia - esulta il sottosegretario alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri - abbiamo fatto un ottimo lavoro. C'è grande, grandissima attenzione all'Isola.

Questa è una risposta ai nemici della contentezza».

In compenso di risposte ce ne sono altre, a partire appunto da quella sul Ponte, invocato ancora ieri dal presidente della Regione Nello Musumeci. Dalla commissione di studio nominata dall'ex ministra Paola De Micheli ed ereditata dal suo successore Enrico Giovannini filtra infatti l'indiscrezione di un via libera in dirittura d'arrivo. «Secondo le valutazioni preliminari - spiegano dal ministero - la realizzazione di un collegamento stabile è giustificata dai numeri. Nel Recovery, però, non può entrare per questioni di tempo».

Intanto, però, da Catania Musumeci e il suo omologo calabrese Nino Spirli continuano a cannoneggiare il Consiglio dei ministri sul Ponte. «Il governo Draghi - sbuffa il governatore siciliano - ci dica cosa vuole fare, abbiamo diritto a una risposta. Basta rinvii e balletti, altrimenti siamo pronti a farlo da soli. Se non vi piace il nome "Ponte" lo chiameremo "Ulisse"». «Calabria e Sicilia - gli fa sponda Spirli - sono le porte per chi arriva dal Canale di Suez e dai Paesi che oggi detengono un grande potere economico, come Cina, India e Africa.

Non è dunque ammissibile che i primi territori europei non siano tra loro collegati. L'Europa deve farlo». Così Pietro Salini, l'amministratore delegato di Webuild, l'azienda che con il vecchio nome di Impregilo si aggiudicò la gara d'inizio millennio per la realizzazione dell'opera, finisce per ringalluzzirsi e rilanciare: «Siamo in grado di cominciare subito - dice - Abbiamo i progetti pronti. È un piano che era stato messo in cantiere, pronto per essere eseguito. Poi il



Paese ha deciso di interrompere questo ciclo e ci siamo fermati. Se è una priorità, noi siamo pronti a farlo». L' opposizione, però, in Sicilia va già all' attacco: «Quando Musumeci è in grandissima difficoltà - lo schernisce il grillino



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

Giovanni Di Caro - tira fuori dal cilindro il progetto del Ponte per buttare fumo negli occhi dei siciliani. Qualcuno gli faccia notare che per coprire i suoi fallimenti non basterebbe il ponte di Tianjin in Cina, uno dei più lunghi del mondo » . « Musumeci - ironizza il deputato della sinistra Claudio Fava - l' ha ribattezzato " Ulisse". Ai siciliani invece resta l' Odissea quotidiana di treni lenti come cent' anni fa e autostrade che somigliano alla Parigi- Dakar ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sviluppo dei porti e logistica IL MEZZOGIORNO NEL PNRR il governo dimentica il Sud

LE RISORSE

LE RISORSE Nando Santonastaso Carlo Messina, Ceo di Intesa Sanpaolo, sostiene che «se il Mezzogiorno fosse uno Stato a sé sarebbe tra i primi dieci in Europa», come ha ripetuto anche ieri durante la conferenza stampa di presentazione del sostegno dell'istituto all'economia reale e al Pnrr.

Non sono parole fini a loro stesse perché raccontano, pur nell'atipicità dell'accostamento territoriale, una verità poco considerata: per alcuni indicatori, elaborati a suo tempo da Srm, a cominciare dal numero delle micro-imprese manifatturiere, il Sud è 20 punti percentuali più su persino della Germania. E per addetti e potenzialità del trasporto marittimo la sfida anche con i Paesi mediterranei, balcanici in testa, regge. Solo che poi si osserva che tra i progetti cantierabili relativi alla portualità, inseriti dal ministro delle Infrastrutture sostenibili Giovannini nell'elenco delle opere commissariate, ce n'è uno solo, quello relativo al porto di Palermo per il quale è previsto un finanziamento di 155 milioni. E gli altri? E' annunciata, maggiore attenzione al sistema dei porti meridionali nella stesura definitiva del Pnrr, che approda oggi in Consiglio dei ministri? La risposta più convincente al momento è quella ipotizzata dal capo economista di Intesa Sanpaolo, Gregorio De Felice: è probabile, ha detto ieri nella stessa conferenza stampa, che considerati i tempi di attuazione piuttosto rapidi imposti dal Recovery Fund a tutti i Paesi, l'unico progetto immediatamente cantierabile e da completare entro il 2026, termine finale per la spesa del Next Generation Eu, fosse quello siciliano. Naturalmente non si può escludere che nelle valutazioni del governo su come investire le risorse europee entrino altri fattori, a partire dalla possibilità di finanziare interventi specifici anche a prescindere dal Next Generation Eu ricorrendo ad esempio alle tante risorse previste per il Sud (altri 100 miliardi tra Fondi strutturali 2021-27 e Fondo sviluppo coesione).

IL PIANO Ma intanto anche nella dotazione prevista nel capitolo Sud del Pnrr, costruito dalla ministra Carfagna (circa 82 miliardi nelle sei missioni del Piano, pari al 40% del totale delle risorse) ci sono elementi su cui riflettere. Tra le priorità degli investimenti in infrastrutture, la quota più rilevante con il 53% del totale pari a circa 15 miliardi di euro, i porti figurano a pieno titolo insieme all'Alta velocità ferroviaria e alle strade.

E non solo con specifico riferimento alle Zes ma anche alla Componente Intermodalità e logistica integrata che agli scali marittimi meridionali è praticamente tutta o quasi da progettare, a differenza dei grandi porti del Nord, da Genova a Trieste. Lo spazio per fare ci sarebbe, insomma, ma basteranno risorse e impegni? Sì, risponde Alessandro Panaro, capo del Dipartimento Maritime & Energy di Srm, a patto però di tenere conto di due fattori. Il primo riguarda l'intrinseca difficoltà in Italia di progettare interventi infrastrutturali nei porti, per la presenza soprattutto di norme ambientali complicate, come nel caso dei dragaggi: «Nel porto di Amburgo c'è una draga fissa, immediatamente disponibile. Da noi si fa ancora fatica a capire come smaltire la sabbia di risulta», dice Panaro (tema caro quest'ultimo anche al governatore della Campania, De Luca).

Il secondo, più di visione ma assai realistico, è che la nuova sfida dei porti, specialmente al Sud, riguarda la digitalizzazione delle strutture e la capacità di attrarre le nuove navi alimentate a idrogeno, offrendo condizioni di rifornimento e velocità di sbarco e carico delle merci a dir poco competitive su scala internazionale. «Se si guarda all'articolazione di fondo del Pnrr si vedrà che sostenibilità ambientale e digitalizzazione sono i due asset portanti: si



tratta allora di utilizzare queste risorse da parte delle autorità portali per rendere i nostri scali attrattivi e concorrenziali.
Questo non è



Il Mattino

Focus

lo scenario del futuro, è già il presente del trasporto marittimo. E vale almeno quanto i pure indispensabili miglioramenti infrastrutturali che i porti devono assicurare ai loro utenti», insiste l' economista napoletano. In questo caso la ridotta disponibilità di tempo per spendere le risorse Ue non sarebbe più un limite ma un valore aggiunto: anche perché investire subito sulla decarbonizzazione dei porti, ad esempio, rischia alla lunga di non essere più un' opzione ma una scelta obbligata di sopravvivenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

improbabile un significativo ribasso delle tariffe prima del 2023

Non finisce il caro container

È quanto emerge dalle previsioni di Drewry. Per gli spedizionieri marittimi due le vie per affrontare il problema: firmare accordi di lungo termine o aspettare

NICOLA CAPUZZO

Ancora almeno due anni di difficoltà per l'import-export. Il costo del trasporto marittimo di merci containerizzate rimarrà relativamente alto almeno per un altro paio d'anni, e quindi le aziende esportatrici e importatrici faranno meglio a tenerne conto. Secondo l'ultimo report Container Forecaster della società di analisi Drewry l'anno in cui si potrà assistere a una flessione significativa dei noli sarà il 2023. Il tutto a vantaggio dei vettori marittimi potranno godere di tariffe molto elevate (e dunque di risultati finanziari più che soddisfacenti), almeno fino a quando non entreranno in servizio le nuove navi di grande portata ordinate ai cantieri negli ultimi mesi.

In particolare, secondo Drewry, congestione portuale e carenza di container permarranno per tutto il 2021 (pur diminuendo di intensità nei prossimi mesi), limitando ancora l'offerta di stiva disponibile e mantenendo appunto su livelli elevati i noli, anche spot. Tanto che, secondo la società, dal punto di vista degli utili anche il 2021 sarà un anno record per le compagnie, e questo nonostante l'aumento di alcuni costi operativi come le spese per il carburante. Quanto al 2022, pur prevedendo un certo calo dei noli dovuto alla normalizzazione delle catene di approvvigionamento, Drewry stima per le compagnie marittime un'annata ancora molto buona per via dell'aumento di domanda e offerta di trasporto, che saranno bilanciate da una gestione attenta della capacità.

Le cose cambieranno, come detto, dopo il 2022, quando sul mercato arriveranno le navi ordinate negli ultimi mesi. «Nel quarto trimestre 2020 sono state ordinate nuove costruzioni navali per 1,45 milioni di Teu di capacità», ovvero «un numero di gran lunga superiore a quello dei nove mesi precedenti». A oggi secondo Drewry gli ordini sono pari al 15% della capacità esistente ma, anche se si tratta di una cifra ben inferiore al 60% raggiunto nel 2008, è bene non dimenticare che «la flotta attiva attualmente è più del doppio di quella di allora».

Come dovrebbero dunque comportarsi i caricatori nel prossimo futuro? Dagli spedizionieri le risposte non sono univoche. Bolloré Logistics ad esempio sta invitando la clientela a prorogare i propri contratti di trasporto marittimo container in essere e a rimandare l'avvio di nuovi tender per nuovi accordi di lungo periodo con le compagnie di navigazione poiché ritiene le condizioni attuali «tutt'altro che favorevoli» e allo stesso tempo confida in un miglioramento del mercato «nell'ultima parte dell'anno».

Anche Geodis, altro colosso delle spedizioni, per voce di Florence Gautrais, direttore dell'area Global ocean freight, ritiene che le criticità osservate finora nel trasporto via mare e acuite dalla crisi di Suez non finiranno presto. Più precisamente, a seguito dell'incidente della Ever Given, la società prevede che un calo dei noli non si avrà in tutto il 2021, anche sulla base della previsione di una «forte domanda durante la peak season e fino alla fine del terzo trimestre».

In questo contesto «mettere in sicurezza i flussi delle catene logistiche a prezzi accettabili, con un'allocazione di capacità dedicata concordata tra le parti» è il consiglio migliore che si sentono di dare.



Sulla stessa linea Dhl Global Forwarding, il cui responsabile delle spedizioni marittime, Dominique von Orelli, ha dichiarato di non aspettarsi che i livelli di servizio (e di puntualità) tornino su standard accettabili entro l' anno. Anche per questo il suo suggerimento ai clienti è stato di «bloccare noli accettabili il prima possibile». Ha poi aggiunto di avere notato da parte degli stessi clienti l' urgenza



MF

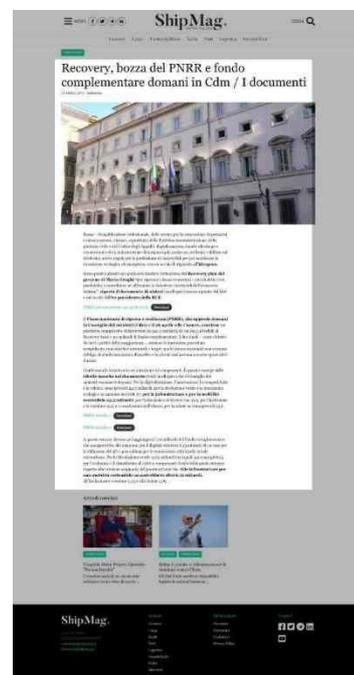
Focus

a concludere contratti «di lungo periodo, anche pluriennali, in cambio di garanzie da parte dei vettori sulla capacità». Von Orelli ha osservato che però il discorso è anche legato alle necessità di trasporto e relativi volumi: «Se sei un piccolo caricatore, probabilmente il discorso è diverso». (riproduzione riservata)

Recovery, bozza del PNRR e fondo complementare domani in Cdm / I documenti

Roma Semplificazione istituzionale, delle norme per la concessione di permessi e autorizzazioni, riforme, soprattutto della Pubblica Amministrazione, della giustizia civile e del Codice degli Appalti; digitalizzazione, banda ultralarga e connessioni veloci, infrastrutture di trasporto più moderne, resilienti e diffuse sul territorio; nuove regole per la produzione di rinnovabili per accelerare la transizione ecologica ed energetica, con un occhio di riguardo all'idrogeno. Sono questi i pilastri sui quali sarà fondata l'attuazione del Recovery plan del governo di Mario Draghi per riparare i danni economici e sociali della crisi pandemica e contribuire ad affrontare le debolezze strutturali dell'economia italiana, riporta il documento di sintesi (in allegato) messo a punto dal Mef e sul tavolo dell'ex presidente della BCE. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che approda domani in Consiglio dei ministri (Cdm) e il 26 aprile alle Camere, contiene un pacchetto complessivo di interventi da 221,5 miliardi, di cui 191,5 riferibili al Recovery fund e 30 miliardi di fondo complementare. I due fondi come chiesto da tutti i partiti della maggioranza avranno le medesime procedure semplificate, con obiettivi intermedi e target, ma le risorse nazionali non avranno obbligo di rendicontazione a Bruxelles e in alcuni casi potranno essere spese oltre il 2026.

Confermata la struttura in sei missioni e 16 componenti. È quanto emerge dalle tabelle inserite nel documento (vedi in allegato) che il Consiglio dei ministri esaminerà domani. Per la digitalizzazione, l'innovazione, la competitività e la cultura, sono previsti 42,5 miliardi; per la rivoluzione verde e la transizione ecologica ne saranno investiti 57; per le infrastrutture e per la mobilità sostenibile 25,3 miliardi; per l'istruzione e la ricerca con 31,9; per l'inclusione e la coesione 19,1; e a conclusione dell'elenco, per la salute ne sono previsti 15,6. A queste somme devono poi aggiungersi i 30 miliardi del Fondo complementare che assegnerà alla missione per il digitale ulteriori 6,13 miliardi di cui uno per la diffusione del 5G e 400 milioni per le connessioni veloci nelle strade extraurbane. Per la Rivoluzione verde 11,65 miliardi tra i quali spiccano gli 8,25 per l'ecobonus e il sismabonus al 110% a compensare il calo della quota europea rispetto alla versione originaria del governo Conte bis. Alle infrastrutture per una mobilità sostenibile ne andrebbero altri 6,12 miliardi. All'Inclusione e coesione 3,25 e alla Salute 2,89.



Sportello Unico e dragaggi, Paita (IV): Riforme e risorse in arrivo per il rilancio dei porti

Roma Risorse per l'attivazione dello Sportello Unico nel Recovery Fund e semplificazione dei dragaggi portuali. Sono le due riforme che rivendica Raffaella Pita, deputata di Italia Viva (IV), sulle quali il governo si è impegnato ad intervenire: I fondi europei permetteranno, innanzitutto, di implementare finalmente la riforma necessaria a semplificare e rendere più spedite le procedure di controllo doganale. La risoluzione, a mia firma insieme a Luciano Nobili e Silvia Fregolent, impegna il governo a migliorare la competitività e l'attrattività dei porti italiani, coordinando in modo efficace gli investimenti e le scelte strategiche dei sistemi portuali. Paita rivendica anche gli interventi che serviranno a rafforzare e consolidare gli investimenti per i collegamenti ferroviari di ultimo miglio con le aree portuali, nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria; quelli per semplificare le operazioni di dragaggio e renderne più chiara e semplice la disciplina del conferimento in mare dei sedimenti; e l'opportunità di modificare il Codice dell'ambiente' nella direzione di una maggiore efficacia e semplificazione delle verifiche eco-tossicologiche salvaguardando le matrici ambientali e le esigenze del sistema portuale.



DOSSIER CAMERA

Enti pubblici, 50 nomine in lista d' attesa

Entro agosto da riempire varie caselle di Covip, Agcm, Enti parco, Invalsi e Consob

ROMA Cinquanta poltrone in cerca di manager, esperti o funzionari. Da collocare entro la fine di agosto all' Authority per la concorrenza (Agcm), alla Consob, alla Commissione di vigilanza sui fondi pensione (Covip), all' Istituto superiore per la ricerca ambientale (Ispra), all' Ismea, negli enti parco. E, in un colpo solo, nei 12 posti rimasti vuoti all' Unione italiana tiro a segno (Uits). Anche se non più tardi di martedì scorso il ministro delle Infrastrutture, ha avviato la procedura di un primo pacchetto di nomine in stand by, quelle dei presidenti di gran parte delle Autorità di sistema portuale: Mare Adriatico settentrionale, Mare Adriatico centrale, Mare Adriatico meridionale e Sicilia orientale (di fatto la cinquantunesima poltrona) per la quale a febbraio era già stato indicato un commissario straordinario, ora formalmente alla guida della struttura. E a ruota si dovrebbero aggiungere i nuovi vertici delle Autorità portuali del Mare di Sicilia occidentale e del Mare di Sardegna.

Resta comunque lungo l' elenco delle caselle di enti e organismi pubblici già libere da tempo o che dovranno comunque essere riempite entro i prossimi quattro mesi.

Un puzzle variegato, che si va ad aggiungere al mosaico più ampio, tutto da assemblare, dei rinnovi delle cariche nelle partecipate, già sotto la lente del governo Draghi. E al quale presto si potrebbe aggiungere un' ulteriore tessera: quella dell' Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, non ancora operativamente istituita, ma già presente nelle strategie del ministero delle Infrastrutture e trasporti. In realtà alle poltrone vacanti, monitorate con un apposito dossier dal Servizio per il controllo parlamentare sulle nomine negli enti pubblici della Camera, occorrerebbe aggiungere il pacchetto Rai, ma gli esperti parlamentari ricordano che in questo caso la procedura è da considerare «in itinere» essendo stati pubblicati alla fine di marzo sui siti internet di Montecitorio e Palazzo Madama gli avvisi per la presentazione delle candidature ai due posti del Cda indicati dal Parlamento. La partita si chiuderà più avanti.

E sempre nelle prossime settimane si dovrà provvedere al ricambio di incarichi che scadranno prima della fine di agosto: uno dei componenti dell' Agcm (a maggio), un altro dei membri della Consob (a luglio), il presidente e tutto il Cda dell' Ispra, così come i vertici dell' Invalsi. È invece già scaduto a febbraio il mandato di due componenti della Covip e del presidente e del Cda di Ismea (l' Istituto di servizi per il mercato agricolo alimentare).

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marco Mobili, Marco Rogari

