



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 28 maggio 2021**



Prime Pagine

28/05/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 28/05/2021	7
28/05/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 28/05/2021	8
28/05/2021	Il Foglio Prima pagina del 28/05/2021	9
28/05/2021	Il Giornale Prima pagina del 28/05/2021	10
28/05/2021	Il Giorno Prima pagina del 28/05/2021	11
28/05/2021	Il Manifesto Prima pagina del 28/05/2021	12
28/05/2021	Il Mattino Prima pagina del 28/05/2021	13
28/05/2021	Il Messaggero Prima pagina del 28/05/2021	14
28/05/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 28/05/2021	15
28/05/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 28/05/2021	16
28/05/2021	Il Tempo Prima pagina del 28/05/2021	17
28/05/2021	Italia Oggi Prima pagina del 28/05/2021	18
28/05/2021	La Nazione Prima pagina del 28/05/2021	19
28/05/2021	La Repubblica Prima pagina del 28/05/2021	20
28/05/2021	La Stampa Prima pagina del 28/05/2021	21
28/05/2021	MF Prima pagina del 28/05/2021	22

Primo Piano

27/05/2021	Sea Reporter Primo incontro tra il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri e il Presidente di Assarmatori Stefano Messina	23
------------	--	----

Trieste

27/05/2021	Ship Mag Invito alla lettura: 'Il movimento del mondo' di Parag Khanna	<i>Giovanna Visco</i> 24
------------	--	--------------------------

Venezia

27/05/2021	Ansa		26
<hr/>			
27/05/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	27
<hr/>			
27/05/2021	The Medi Telegraph		28
<hr/>			
27/05/2021	Veneto News		29
<hr/>			
27/05/2021	cronacadiverona.com		31
<hr/>			

Savona, Vado

27/05/2021	PrimoCanale.it		32
<hr/>			

Genova, Voltri

27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	33
<hr/>			
27/05/2021	Shipping Italy		34
<hr/>			

La Spezia

27/05/2021	Citta della Spezia	<i>Redazione</i>	35
<hr/>			
27/05/2021	Informazioni Marittime		36
<hr/>			
27/05/2021	The Medi Telegraph		37
<hr/>			

Ravenna

27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	38
<hr/>			
27/05/2021	Ravenna Today		39
<hr/>			
27/05/2021	ravennawebtv.it		40
<hr/>			
27/05/2021	Ravenna Today		41
<hr/>			

Livorno

27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	42
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

27/05/2021	Corriere Marittimo		43
<hr/>			
27/05/2021	Informazioni Marittime		44
<hr/>			
27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	45
<hr/>			
27/05/2021	Shipping Italy		46
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/05/2021	Ansa		47
<hr/>			
27/05/2021	Cronache Ancona		48
<hr/>			
27/05/2021	FerPress		50
<hr/>			
27/05/2021	Informare		52
<hr/>			
27/05/2021	Informazioni Marittime		53
<hr/>			
27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	54
<hr/>			
27/05/2021	ship2shore.it		56
<hr/>			
27/05/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	57
<hr/>			
27/05/2021	Shipping Italy		58
<hr/>			
27/05/2021	vivereancona.it		59
<hr/>			
27/05/2021	corriereadriatico.it		61
<hr/>			

Salerno

27/05/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	62
<hr/>			
27/05/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	63
<hr/>			

Bari

27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	64
<hr/>			

Brindisi

27/05/2021	Brindisi Report		65
<hr/>			
27/05/2021	Brindisi Report		67
<hr/>			
27/05/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	69
<hr/>			
27/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	70
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

27/05/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	71
<hr/>			
27/05/2021	Transportonline		72
<hr/>			

Cagliari

27/05/2021	Ansa		73
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/05/2021	Stretto Web		74
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

27/05/2021	Economia Sicilia	<i>Economia Sicilia</i>	77
<hr/>			

Trapani

27/05/2021	ItacaNotizie	<i>redazione</i>	79
<hr/>			
27/05/2021	La Sberla	<i>Amministratore</i>	80
<hr/>			
27/05/2021	La Sberla	<i>Amministratore</i>	81
<hr/>			
27/05/2021	TP24		82
<hr/>			

Focus

27/05/2021	The Medi Telegraph		83
<hr/>			

Al Forum dello Shipping si parla di decarbonizzazione, navi green e porti sostenibili

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campitana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

ProLife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Il valzer delle panchine
Allegri torna alla Juve
L'Inter sceglie Inzaghi
di **G.De Carolis, Tomaselli** alle pagine 44 e 45
commento di **Antonio D'Orrico**

Seneca
Il volume a euro 7,90
più il prezzo del quotidiano

Oggi in edicola
Seneca spiega
la felicità

STANCO e AFFATICATO?
Frolife
RITROVA la tua GRINTA

Il governo, le scelte

LE NOMINE PENSANDO AL FUTURO

di **Francesco Verderami**

La scelta sulle nomine rende chiara la strategia di Draghi. Non è solo il tradizionale esercizio di potere che un premier applica per la durata della sua permanenza a Palazzo Chigi, si proietta oltre. L'obiettivo è mettere in sicurezza il «sistema Italia», attrezzarlo per renderlo efficiente nell'intera fase di realizzazione della grande scommessa sul Recovery plan. Nelle sue mosse non c'è solo l'intenzione di gestire la fase presente ma di assicurarsi che il disegno non s'inceppi nel futuro. Anche dopo l'elezione del prossimo Parlamento.

continua a pagina 30

I costi, le regole

LA FORZA DI CHI SA SPENDERE

di **Alberto Mingardi**

La politica è sempre, in qualche misura, teatro. In passato, però, le forze politiche concentravano le battaglie identitarie nel campo della politica internazionale. Le politiche economiche, almeno nella cosiddetta Seconda Repubblica, erano materia affrontata con un certo pragmatismo. Per intenderci, il ministro che fece la liberalizzazione del commercio al dettaglio oggi è un esponente di Leu (Pierluigi Bersani) mentre un micro-antesigiano del reddito di cittadinanza era la social card, voluta dal governo Berlusconi.

continua a pagina 30

1936 - 2021 Addio alla ballerina, aveva 84 anni

Carla Fracci, diva della danza

di **Maurizio Porro**
e **Elisabetta Rosaspina**



Carla Fracci, 84 anni, è morta nella sua casa a Milano. da pagina 18 a pagina 21

GIANNELLI



«È volata via guardandoci piena d'amore»

di **Laura Martellini**
alle pagine 20 e 21

«Io e lei sul palco La prima volta ero terrorizzato»

di **Chiara Maffioletti**
a pagina 19

«Funivia, spregio di ogni regola» Ora altri indagati

L'accusa dei pm. Il piccolo Eitan parla alla zia

di **Giuseppe Guastella**
e **Andrea Pasqualetto**

Tre fermati per la strage della funivia «hanno agito in spregio della vita dei passeggeri», scrivono i pm. Le indagini, che vedranno presto altri indagati, ipotizzano anomalie legate all'usura del cavo. Intanto Eitan, 5 anni, unico superstite della strage, ha parlato con la zia. Non sa di essere rimasto solo. Vicino a lui anche una psicologa. Ieri in Israele i funerali della sua famiglia: padre, madre, il fratello e due bisnonni.

da pagina 2 a pagina 5
Caccia, Camurani, Galli
Imarisio, Massenzio

NOI E L'EGITTO

Quel silenzio su Zaki che compirà 30 anni in cella

di **Carlo Verdelli**



E poi, per ultimo, ci sarebbe il caso Zaki e il problema della credibilità parlamentare. Zaki chi? Ma sì, quel ragazzo egiziano che era venuto in Italia a studiare e che al ritorno in patria per una vacanza è stato inghiottito dal peggior carcere del suo Paese.

continua a pagina 15

Riforme Le mosse di Draghi su semplificazioni e governance

Accordo sul maxi decreto per far partire il Recovery

di **Enrico Marro**

Il decreto legge su semplificazioni e governance per il Piano italiano di ripresa e resilienza potrebbe essere approvato oggi dal Consiglio dei ministri. Riforme ritenute fondamentali per la partenza del Recovery: sul tavolo ci sono 24 miliardi. Il premier Draghi ieri ha riunito la cabina di regia con dodici ministri per sciogliere gli ultimi nodi. Poi ha incontrato i sindacati che volevano un confronto sul blocco dei licenziamenti. Pd, Leu e i Cinque Stelle hanno ottenuto che dal decreto varrasi il criterio del massimo ribasso per l'aggiudicazione dei lavori in appalto.

a pagina 11

LA CAMPAGNA, LE DECISIONI

Vaccini forse in discoteca ma niente dosi in vacanza

di **Fabio Savelli**

Un piano per vaccinare in discoteca. Verso il no alle dosi in vacanza.

a pagina 6

IL GOVERNATORE BONACCINI

«Per un'estate sicura utilizziamo il pass verde»

di **Maria Teresa Meli**

Emilia-Romagna, Bonaccini: pass per locali da ballo e vaccini ai turisti.

a pagina 7

ENRICO LETTA
ANIMA E CACCIAVITE
Per ricostruire l'Italia
in libreria e in edicola
SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**
Il saluto igienico
Subodorando il pericolo, l'impavido salutare ha già messo, è il caso di dirlo, le mani avanti: «Se poi, anziché gli antichi romani, a qualcuno quel gesto fa venire in mente il fascismo, è un problema suo». Veramente il problema è che l'abbia fatto venire in mente a lui. Perché gli antichi romani cominciarono a salutarsi a braccia tese solo nel film «Cabiria» del 1914, pare su ispirazione del cosceneggiatore Gabriele D'Annunzio. Il Marco Aurelio a cavallo, per dire, ha il braccio piegato e le dita della mano aperte: e non per colpa dell'artrosi. Che sia quello il saluto romano doc, altrettanto igienico ma sanificato da qualsiasi virus del passato, a cui Michetti intende riferirsi? Appena scende da cavallo glielo chiediamo.

ALDO CAZZULLO
LE ITALIANE
Il Paese salvato dalle donne
in libreria e in edicola
SOLFERINO

10528
9 771120 458108
Noni Italiane SpA - P.A.P. - 011 3512001 - Via L. 467/2004 - art. 1 c.c. 001 Milano



Il trojan che intercettò Palamara e svelò lo scandalo del Csm era ancora attivo 4 mesi dopo i colloqui nell'hotel Champagne. Chi voleva rovinare l'inchiesta?



Venerdì 28 maggio 2021 - Anno 13 - n° 145
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Contrò"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Norme Aut. 114/2009

SALTANO SOLO I RIBASSI

Di sblocca-tutto: mani libere e balle sul via alle trivelle



DI FOGGIA E DELLA SALA
A PAG. 4

CONTE-LETTA-SPERANZA

Napoli: sul buco e su Manfredi patto giallorosa

GIURILLO A PAG. 9

LA GUERRA DEI RIFIUTI

Tar, Raggi batte Zinga: "Regione scelga discarica"

BISBIGLIA A PAG. 9

LA TRAGEDIA DI STRESA

Ipm: "La funivia nel giro di 1 mese diventò trappola"

GRASSO A PAG. 8

» ADDIO CARLA FRACCI

"Cresciuta a piedi nudi tra le oche Poi vidi la Scala"

» Carla Fracchi

Con l'inizio della guerra sfollai a Volongò dalla mia nonna materna Angelide, per tutti Angelica. Io, mio padre, Fracchi Luigi, alpino sergente maggiore in Russia, e mia madre, Rocca Santina, operaia alla Innocenti di Milano, città in cui sono nata e bersaglio del Bomber Command britannico.

A PAG. 18

VERGOGNA IL SENATO NON LO REVOCA: VERSATO ANCHE A REBIBBIA

Verdini è detenuto quindi ha il vitalizio



GIARELLI E PROIETTI A PAG. 6-7

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il declino di B.&F1 a pag. 6 • **Fini** Qualche vizio è necessario a pag. 11
- **Ranieri** I ripartisti licenzisti a pag. 16 • **Lerner** Armeni, strage e silenzi a pag. 17

POLTRONE Malumori Cambi a Cdp e Fs, malgrado i successi

Draghi nomina i suoi fedeli I 5 Stelle: "Perché restare?"

Il premier lascia litigare i partiti per i posti nei Cda delle partecipate. I manager precedenti messi alla porta, senza badare alla maggioranza. Premiati gli "amici". Rivolta fra i 5S: "Noi deboli, ci schiacciano"

CANNAVÒ E DE CAROLIS A PAG. 2-3



Mannelli



La cattiveria

Dopo Forza Italia, Futuro e Libertà per l'Italia, Italia Viva e Fratelli d'Italia, nasce con Brugnaro e Toti "Coraggio Italia". E l'effetto del lassativet

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

INTERVISTA A OLMERT

"Tutto è cambiato e anch'io. Aiutiamo Gaza a viver bene"

DVIRI A PAG. 14



SI SUICIDÒ CON IL GAS

Sexton, poetessa profemministria già cento anni fa

VISSANI A PAG. 19

Eran 300... e sono 350

» Marco Travaglio

Oggi non leggerò i giornali perché già so cosa scriveranno. Le stesse cose che scrissero quando Conte, a dicembre, annunciò una cabina di regia a Palazzo Chigi con il Mef, il Mise, 6 manager e 300 tecnici per vigilare sulle opere del Recovery, come richiesto a pagina 33 delle Linee guida dell'Ue. I renziani, i-norriditi, bloccarono il decreto e lo tennero in ostaggio un mese e mezzo fino alla crisi di governo. "Abbiamo tagliato 300 parlamentari ora mettiamo 300 consulenti?", tuonò l'Innominabile: "Grazie a noi il Parlamento non sarà commissariato". Salvini: "Masiamo matti, una task force di 300 persone?". La Casellati: "Sul Recovery nessuna cabina di regia o gruppo di esperti può sostituirsi al Parlamento". E il Sole 24 Ore: "Incredibile ma vero. Sei super manager e 300 tecnici per i fondi Ue". Messina su Repubblica: "Piu o meno gli stessi poteri che avevano i quadrumviri nell'ottobre del 1922: i quadrumviri di Mussolini alla marcia su Roma". Sempre su Rep, Bei seppelliva "la prova muscolare (già fallita)... con quella pletera di manager che avrebbero commissariato di fatto sia i singoli ministri che la Pa". Sul Corriere, Polito il Drito definiva "quasi una beffa la cabina di regia con 300 tecnici". E Fu(r)bini: "Renzi non è il solo a trovare fuori luogo il tentativo di Conte di accentrare il controllo dei fondi". Di nuovo il Rignanesi: "No a inutili task force. Abbiamo fatto nascere questo governo per togliere i pieni poteri a Salvini, non per darli a Conte". E Faraone, a Pappagallo: "Basta con questi metodi. Abbiamo evitato che Salvini prendesse i pieni poteri, ma non per darli a Conte". E Rosato, a stampino: "No a un esercito di burocrati al posto dei ministri". Geremica sulla Stampa: "Una piramide che Conte ha maturato in assoluta solitudine". Le Brigate Partigiane De Benedetti dalla clandestinità, cioè su Domani: "Conte ha provato a prendersi quei 'pieni poteri' che il Parlamento ha negato a Salvini". Elmerito Cascese, sulle barricate: "Troppi poteri a una sola task force incomprensibile. È una soluzione roccò, denota sfiducia nello Stato". l'Innominabile in tournée sul Pais: "Conte non ha il moito ma vuole pieni poteri come Salvini". Poi, con un gesto estremo, ritirò le due ministre per salvarci dal "virus democratico" del tiranno Giuseppe che "vuole pieni poteri che non gli consentiremo e gli chiediamo di rispettare la Costituzione". Ora il dl Semplificazioni di Draghi prevede una cabina di regia a Palazzo Chigi per vigilare sulle opere del Recovery con non 300, ma "350 collaboratori, consulenti o esperti, anche estranei alla Pa". E adesso chi li sente due Matteo, i renziani sfusi, i Cascese, i Messina, i Fu(r)bini, i Bei, i Polito, i Geremica e i debenedettini? Anzi, chi li ha sentiti?



IL FOGLIO quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 125

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 28 MAGGIO 2021 - € 1,80

A Chigi parte un casting per valutare l'X factor dei ministri. Spunti per rispondere a una domanda: che succede se Draghi va al Colle?

L'anticipamento progressivo del paese alla data in cui il Parlamento italiano scieglierà il successore di Sergio Mattarella al Quirinale ha generato sulla politica italiana un effetto molto raccontato e uno misteriosamente ignorato.

all'interno della compagine di governo un effetto impreveduto, simile a quello che si innescava quando i concorrenti di un talent show si trovano a fronteggiare un casting per dimostrare al giudice di avere l'X factor.

Consiglio e dal presidente della Repubblica con l'obiettivo esplicito di non far prevaricare la tecnica sulla politica e di valorizzare all'interno dell'esecutivo i volti più moderati, più affidabili e più ragionevoli dei singoli partiti, anche a costo di accontentare le leadership.

bentrebbe il ministro Brunetta, in quanto esponente come ministro anziano. Possano scoprire così anche i ministri del Pd, come il discipolante Guerini, anche se tra i ministri del Pd (non Orlando) c'è chi coltiva sogni ancora più ambiziosi di Palazzo Chigi (come Francesco).

IL CAPITALISMO NON E' AVIDITA'

Rep, Stampa, Libero, Osservatore. Tutti d'accordo: è per la sete di profitto che si consumano drammi come quello di Stresa. Ma il capitalismo non c'entra nulla con la strage, o, al contrario, calcola come mitigare i rischi

Ma come in altri casi la strage del Mottarone ha unito la stampa italiana non solo, ovviamente, nel racconto del dolore della tragedia ma anche...

che nell'individuare la spiegazione, diciamo, sociologica: l'avidità. Dalla Stampa a Repubblica a sinistra, fino a Libero a destra, passando per l'Osservatore Romano al centro, quella di Stresa è "la strage dell'avidità".



Questo aspetto era evidente a chi, come Max Weber, ha studiato a fondo i meccanismi etico-culturali alla base del capitalismo. L'avidità di lucro, la ricerca del guadagno, del denaro, di un guadagno pecuniario quanto più alto possibile, in sé e per sé non ha nulla a che fare con il capitalismo.

Ciò che invece contraddistingue il capitalismo moderno è la ricerca "razionale" del guadagno, che ha quindi come elemento centrale il "calcolo". Il capitalismo - scrive Weber - può addirittura identificarsi con l'inibizione di questo impulso irrazionale (l'avidità, ndr), o almeno con la sua attenuazione.

Di Maio: "Mai più gogna, chiedo scusa"

"Sì: sull'arresto dell'ex sindaco di Lodi ho contribuito a esacerbare il clima. Mi scuso: i diritti sono diritti. Basta con l'imbarbarimento del dibattito associato ai temi giudiziari". Lettera del ministro degli Esteri

Al direttore - Ho letto la consueta rubrica di Maurizio Ciripa, questa volta dedicata alla vicenda giudiziaria che ha coinvolto l'ex sindaco di...

Lodi, Simone Uggetti, nel 2016. Le scrivo perché ricordo bene quei giorni in cui la notizia del suo arresto portò diversi partiti italiani a chiedere le dimissioni. Nella stessa piazza, e nello stesso week-end, mi presentava e il giorno dopo la Lega di Matteo Salvini, con Calderoli, organizzarono dei sit-in contro il dottor Uggetti fino a spingerlo, un mese dopo l'arresto, alle dimissioni. Con gli occhi di oggi ho guardato con molta attenzione ai fatti di cinque anni fa. L'arresto era senz'altro un fatto grave in sé, che allora portò tutte le forze politiche a dare battaglia contro l'ex sindaco, ma la megalomania con cui abbiamo fatto, anche alla luce dell'assoluzione di questi giorni, appaiono adesso grottesche e disdicevoli.

Con grande franchezza vorrei aprire una riflessione che credo sia opportuno che anche la forza politica di cui faccio parte affronti quanto prima.

ravano gli equilibri politici tra le forze nazionali. Anche io contribuì ad alzare i toni e a esacerbare il clima. Sul caso Uggetti fu lanciata una campagna social molto dura a cui si aggiunse il presidio in piazza, con tanto di accuse alla giunta di "nascondere altre irregolarità".

Ironia della sorte, quando terminò il mio comizio in piazza a Lodi, poche ore dopo, i media diedero notizia di un procedimento giudiziario per abuso di ufficio a carico di Filippo Nogarini, allora sindaco M5s di Livorno. Questo tuttavia non mi fermò e non ci fermò. La campagna di attacchi proseguì per settimane e si allargò al governo centrale.

Un periodo dell'arresto di Uggetti coincide con i campagne elettorali che nel 2016 coinvolsero le città di Roma, Torino, Napoli, Milano e Bologna: una tornata, lo ricorderò, senza esclusione di colpi, in cui si misu-

Nella zona grigia

Salò, l'Italia del 1944-45 e uno studioso crociano da Mussolini. Il racconto di Gianni Sofri

Il pregiudizio dice che senza una storia da raccontare non è raccolto né la memoria né la cultura. Per amore, ho scritto un libro del...

le celebri atmosfere di Simenon, ma ci ha messo "l'accanimento eroico" insegnatogli da un suo maestro invece che l'eroismo narrativo e la trama. Ne sono nato, dopo vent'anni intermittenzi di ricerche, 134 pagine che pubblica oggi il Mulino con il titolo L'anso monacense - Arsenio Frugoni nel 1944-45. L'anno che sfuggì è un anno in cui le fedi si inaridirono, le testimonianze sembrano mutate, e il suo stesso protagonista si rifiutava sempre di parlare di sé e di me, nonostante incomprensioni e dubbi e sospetti infamanti che a un certo punto lo sfiorano.

Di Frugoni, storico e medievista nato con lo scoppio della Grande guerra e morto in un incidente nel 1970, Sofri fu allievo ammirato, appassionato. Ne scrisse il ritratto per il Dizionario biografico degli italiani, una grande impresa dell'Istituto dell'Enciclopedia italiana in cui Frugoni era stato coinvolto all'origine. Per l'anno 1944-45, quello mancante, se la cavò con cautela e a riserva per la sua insoddisfazione (da qui due decenni di ricerche ulteriori, con l'aiuto di Chiara, la figlia storica dell'arte, e di molti testi più o meno reticenti, di nuovi documenti).

Quell'anno fu cruciale per il mondo e per l'Italia, che era divisa in due, almeno in due, per via della Repubblica di Mussolini sulle rive del lago di Garda. E fu un anno strano, inafferrabile, da una distanza distritta nel campo degli studi, appunto Frugoni, che un giorno montò in bicicletta, lasciò la casa di Solto Collina nel bergamasco e arrivò alla residenza di Gargnano dove viveva il Duca con la sua famiglia, assediato personale germanico che lo controllava e lo coadiuvava. Che ci faceva uno studioso crociano in casa di Mussolini non è un dettaglio.

Il prezzo da pagare

Pechino usa la tattica: "E allora i vostri laboratori?". Il costo della propaganda cinese

Roma. Alla richiesta di Joe Biden di un'indagine più accurata sull'origine della pandemia, i cinesi hanno risposto: "E allora i vostri laboratori?". Il costo della propaganda cinese

Nell'agosto del 2019 il governo americano ha sospeso le ricerche su alcuni microrganismi pericolosi, come l'Ebola, presso il laboratorio di livello 4 di Fort Detrick "il sistema di decontaminazione delle acque" non soddisfaceva gli standard di sicurezza. C'è stata un'inchiesta delle istituzioni, i giornalisti hanno fatto il loro lavoro, hanno intervistato le persone coinvolte, sono stati pubblicati i risultati: c'è stata trasparenza, nei limiti di un laboratorio dove si fuorusciano per errore possono essere usati anche per scopi terroristici.

Oltre il laboratorio

Sapere le origini del virus non sarà rassicurante, ma forse porrà fine alla guerra dei complottismi

Milano. Due settimane fa, Avril Haines, capo dell'intelligence americana, ha consegnato al presidente Joe Biden un rapporto sulle informazioni a ora conosciute sull'origine del coronavirus in Cina. Questo documento è il frutto del lavoro di molte agenzie ma non giunge a una conclusione precisa: il coronavirus potrebbe avere un'origine naturale (il passaggio da un animale all'uomo) o un'origine artificiale, cioè è fuoruscito per errore da un laboratorio scientifico nell'area di Wuhan. Parte del Congresso chiede che questo documento venga declassificato. Biden invece ha deciso che questo resoconto è inaffidabile e ha chiesto di raccogliere altre intelligence e di presentare i risultati tra novanta giorni. Gli scienziati hanno sempre contemplato entrambe le opzioni, ma se fino a poco tempo fa l'ipotesi del laboratorio era considerata possibile ma non probabile ora è diventata molto più plausibile. Ma poiché la questione dell'origine del virus è stata fin dall'inizio della pandemia connotata dall'orientamento politico, come poi sarebbe accaduto anche con le mascherine, ora il dibattito si è riacceso secondo le stesse logiche di allora, e il cortocircuito dell'ideologia applicata all'informazione era inevitabile. Lo dimostra il fatto che Facebook abbia aggiornato tempo fa la sua lista delle cose che vengono censurate quando si tratta di Covid: "Non rimuoveremo più dalle nostre app le dichiarazioni sul fatto che il Covid sia fatto dall'uomo", ha detto un portavoce.

Ma la teoria del laboratorio continua a essere materia altamente politicamente cizzata.

Avidità è un movente di reato

Come evitare gli eccessi liberisti e ipergarantisti sul caso Stresa

Avidità è per una volta una parola usata non malaccio, non a casaccio, nonostante la filologica italiana e certe idiozie del non pensiero politico

La buonindustria "Ho il problema di assumere, non di licenziare". Parla Pasini

concludere il suo mandato alla guida di Confindustria Brescia. E dunque lei uno dei famigerati imprenditori che non vedono l'ora di licenziare? "Io sono uno di quei tanti, tantissimi, imprenditori, che non vedono l'ora di assumere. Le dico di più. Lo stiamo facendo. Continueremo a farlo. Non smetteremo". Dove sta assumendo? "Negli stabilimenti italiani del mio gruppo. A Lecco. A Como. Stiamo cer-

del rischio, non è disperata resilienza al lockdown. E' un reato grave, con il movente dell'avidità. Movente diciamo, non peccato. E nemmeno, ovviamente, categoria politica: il profitto capitalistico da abbattere. Ma di certo siamo accreditati sul metodo da utilizzare per avanzare proposte utili sulle riforme", ha riferito poi il leader del Pd ai membri della sua segreteria, che nel frattempo stava appunto discutendo la revisione del Rseo. E però Draghi sapeva che le insidie sarebbero arrivate soprattutto dal fronte grillino. Alcune per la disorganizzazione generale del M5s, che con Stefano Patuanelli impegnato a Bruxelles aveva bistocciato perfino su chi mandare al vertice governativo; altre, le più decisive, alimentate da chi su quella disorganizzazione ha preso a speculare. "Ma lo avevo capito che Conte e Casolino hanno ormai un solo obiettivo, e cioè vendicarsi con Draghi anche a costo di mandare tutto in aria", s'è sfogato gliardi, con un gruppo di deputati, l'ex viceministro Stefano Buffagni.

La pace di Draghi L'intesa ritrovata con Letta. Il M5s in crisi con Conte. Ma il premier rispetta i tempi con l'Ue

Andrea's Version Mica solo la stramaledetta funivia. Avevo sete, sono andato al bar, ho ordinato una birra. L'ho bevuta, ho pagato, mi ha dato il resto sbagliato di

La pace di Draghi

L'intesa ritrovata con Letta. Il M5s in crisi con Conte. Ma il premier rispetta i tempi con l'Ue

Roma. Che non tutti i convocati al tavolo della pace la volessero davvero, la pace, Mario Draghi lo aveva messo nel conto. E così, il giorno dedicato all'intesa sul decreto "Semplificazioni", il premier aveva voluto inaugurarlo convocando a Palazzo Chigi quell'Ente Letta con cui l'intesa andava ritrovata. "E in effetti l'incontro è andato bene: ci siamo accordati sul metodo da utilizzare per avanzare proposte utili sulle riforme", ha riferito poi il leader del Pd ai membri della sua segreteria, che nel frattempo stava appunto discutendo la revisione del Rseo. E però Draghi sapeva che le insidie sarebbero arrivate soprattutto dal fronte grillino. Alcune per la disorganizzazione generale del M5s, che con Stefano Patuanelli impegnato a Bruxelles aveva bistocciato perfino su chi mandare al vertice governativo; altre, le più decisive, alimentate da chi su quella disorganizzazione ha preso a speculare. "Ma lo avevo capito che Conte e Casolino hanno ormai un solo obiettivo, e cioè vendicarsi con Draghi anche a costo di mandare tutto in aria", s'è sfogato gliardi, con un gruppo di deputati, l'ex viceministro Stefano Buffagni.

Andrea's Version

Mica solo la stramaledetta funivia. Avevo sete, sono andato al bar, ho ordinato una birra. L'ho bevuta, ho pagato, mi ha dato il resto sbagliato di

Vaccini e fake news

Quella della procura di Siracusa su A2 è una bufala colossale o un'enorme scoperta scientifica?

Roma. Sulle cause legate al decesso del sottufficiale della Marina Stefano Paternò a seguito di vaccinazione con AstraZeneca ci troviamo di fronte a una fake news o a una clamorosa scoperta scientifica? Procediamo con ordine per capire il perché di questa doverosa premessa. Il decesso, che portò al sequestro per oltre due mesi del lotto ABV2886, sarebbe stato causato dalla risposta del militare al vaccino. "In virtù della concomitanza con la pregressa infezione da Sars-CoV2, decorsa del tutto asintomatica (come testimonia la debole positività ai tamponi molecolari e dalla presenza di IgG a titolo significativo, ma non di IgM) e ciò ha comportato una risposta anticorpale che si è aggiunta alla risposta generata dal vaccino". Non è un caso che una risposta infiammatoria esagerata? Più nel dettaglio, secondo il parere dei consulenti medici nominati dal pm Gaetano Rono e dal procuratore capo Sabrina Gambino, sarebbe stata accertata la "presenza di elevati livelli di IL-6".

cinque erli solo che a occhio l'ha fatta da furbo, quello stronzetto, anzi ne sono certo, adesso corro a casa e butto fuori due o tre volumi sullo spirito del candidato conarrato al capitalismo.



il Giornale



9 771124 883008

10528

VENERDI 28 MAGGIO 2021

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Anno XLVIII - Numero 125 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
059 2324071 | Giornale ed. notturna

TENSIONI NELLA MAGGIORANZA

Sinistra e sindacati incastrano Draghi Ma sui soldi europei deciderà tutto lui

■ Un maxi decreto per mettere in moto la macchina del Recovery plan mantenendone saldamente la guida in capo a Palazzo Chigi. Il Pd, che sui licenziamenti era stato rimosso in riga da Mario Draghi, segna qualche punto.

De Francesco e Marino alle pagine 2-3

LA TREGUA DI LETTA È APPESA ALLE URNE

di Adalberto Signore

Il governo Draghi, si sa, ha messo insieme una maggioranza a sorpresa. Con una vera e propria rivoluzione del quadro politico che si è consumata nel giro di poche settimane. Quello che forse in pochi si aspettavano, però, è che una simile virata fosse a stretto giro seguita anche da un ribaltamento dei ruoli dei protagonisti, con gli attori in campo che hanno cominciato a recitare parti in commedia diverse da quelle che sembravano scritte per loro. L'esempio di scuola è ormai quello di Enrico Letta, ricevuto ieri mattina a Palazzo Chigi per provare a mettere fine ai rumors che lo raccontano in "modalità Papete" e che parlano di un Draghi piuttosto infastidito.

Un lungo colloquio, focalizzato sui temi «al centro dell'agenda di governo», fa sapere Palazzo Chigi. Con Letta che, un minuto dopo la fine della riunione, racconta via Twitter la «piena sintonia» con il premier per «accelerare le riforme su giustizia, fisco e semplificazioni». Concetto ribadito nelle ore successive in una sequela di interventi - da Rai3 a Radio1, passando per social e webinar - da far invidia persino al Matteo Salvini più in forma. E, in effetti, a proposito di inversione di ruoli, è proprio uno dei copioni più cari al segretario della Lega che Letta sembra aver deciso di recitare in queste ultime settimane. Sempre in prima linea a dettare l'agenda, persino aprendo fronti su temi - dallo ius soli al ddl Zan, passando per la tassa di successione sui grandi patrimoni - evidentemente divisivi per una maggioranza così disomogenea come quella che sostiene Draghi.

Una linea di condotta che ha l'obiettivo di accendere lo scontro tra le diverse forze politiche, secondo almeno uno dei tre ministri dem. Per Matteo Renzi - che domenica sera era seduto a tavola insieme a Matteo Salvini, ospiti per un compleanno in una villa dei Castelli romani - è invece il tentativo di alzare il più possibile l'asticella, così da distogliere (...)

segue a pagina 3

ACCUSA CHOC I GIUDICI ITALIANI MALTRATTANO LE DONNE

*L'Europa: «Pregiudizi sessisti nelle sentenze per stupro»
Riforma giustizia, la Cartabia piega i 5s*

■ Vittime di violenze sessuali fatte sentire colpevoli, sbagliate. Che si ritrovano a doversi difendere da pregiudizi maschilisti nelle stesse aule che devono giudicare i loro aggressori. La Corte europea dei diritti dell'uomo bacchetta l'Italia: stereotipi sessisti nelle sentenze.

Bulian, Tagliaferri e Zurlo alle pagine 4-5

LA MORTE DI CARLA FRACCI

Un'étoile in cielo

Se ne va un'icona. Arte e rigore, rese «pop» il balletto

Airoldi, Franini, Gavazzoni e Giordano alle pagine 22-23



IN PUNTA DI PIEDI Carla Fracci se n'è andata in silenzio a 84 anni, piegata da un male incurabile

a pagina 6

SI RIBELLAVA ALLE NOZZE IMPOSTE

Su Saman sparita l'ombra dell'omicidio e dell'islam violento

Tiziana Paolucci

■ Saman, la ragazza pakistana sparita nel Reggiano dopo essersi opposta alle nozze islamiche combinate, potrebbe essere stata uccisa dai suoi parenti. La famiglia è irreperibile, e spunta un filmato in cui tre uomini si dirigono con pale e sacchi dietro casa sua.

a pagina 14

TRA SCELTA DEI NOMI E MANOVRE DI TOTI

Centrodestra in lotta Tensione sui candidati, il vertice salta ancora

Pier Francesco Borgia

■ Il vertice in agenda ieri per discutere le candidature della coalizione di centrodestra per le prossime amministrative è saltato all'ultimo. Forza Italia non ha gradito l'uscita del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che con Giovanni Toti vuole dare vita a una nuova forza parlamentare.

a pagina 6

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

all'interno

FRA TASSE E MATURITÀ «LIGHT»

Niente tema ma «paghetta» Così (non) aiutate i giovani

di Pier Luigi del Viscovo

a pagina 7

IL PERSONAGGIO

D'Alema si sente Mourinho Ma non ha mai vinto nulla

di Tony Damascelli

a pagina 6

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



LA TRAGEDIA DI MOTTARONE, IL BIMBO SOPRAVVISSUTO STA MEGLIO

Il prezzo di una vita che non ha valore

di Eleonora Barbieri

Quanto vale una vita? La cronaca degli ultimi giorni dice: pochissimo. Quasi nulla. Siamo ancora in bilico sul baratro della pandemia, forse all'uscita del tunnel ma forse no, e in questi ultimi mesi abbiamo sentito di tutto, dall'«andrà tutto bene» a quanto sarebbe cambiata la nostra quotidianità, a quel valore «diverso» che (...)

segue a pagina 8

Fazzo e Galli alle pagine 8-9



VALZER IN PANCHINA

Doppio gioco: Allegrì alla Juve, Simone Inzaghi si prende l'Inter

servizi alle pagine 26-27

IL GIORNO

VENERDÌ 28 maggio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, l'istituto che certifica: vantaggi per tutti

**Lavoro e parità di genere
Per le aziende avanzate
arriva il "Bollino rosa"**

Guzzi in Lombardia



ristora
INSTANT DRINKS

Ecco l'ultima: a tavola con la mascherina

Per il Cts, al ristorante va tolta e messa a ogni boccone. Regioni bianche, riaprono le discoteche (ma è vietato ballare)
Ripartenza, vertice tra Draghi e i sindacati. Il premier tiene duro sui licenziamenti e cerca un compromesso sugli appalti

Servizi
da p. 3 a p. 5

Famiglie e imprese vedono rosa

**C'è ottimismo
Ma per decollare
servono riforme**

Raffaele Marmo

Famiglie e imprese «sentono» l'aria della ripresa possibile e vicina. E i sensori dell'Istat registrano il sentiment, come lo chiamano gli economisti, con balzi in alto di 8-10 punti degli indici della fiducia, segnando un recupero completo rispetto all'emergenza Coronavirus. Mario Draghi sa bene, però, che per passare da una fase di rimbalzo congiunturale a una di crescita robusta e duratura serve vincere la scommessa del Recovery Plan e delle riforme che lo sottendono. E per vincerla sa altrettanto bene che occorre avere la meglio sulle forze della conservazione e dello status quo che anche in queste ore predicano le riforme ma praticano l'interdizione.

Continua a pagina 2

**ADDIO A CARLA FRACCI REGINA DELLA DANZA. UNA STORIA SULLE PUNTE
LE ORIGINI POPOLARI, LO STUDIO TENACE, IL SUCCESSO IN TUTTI I TEATRI**

**UNA
STELLA
ITALIANA**



Carla Fracci sul palco della Scala nel 1974. Era nata a Milano nell'agosto del 1936

Guzzo Vaccarino e Ballatore
alle pagine 22 e 23

DALLE CITTÀ

Milano

**Stupri seriali
ora le vittime
hanno paura
La pista dei soldi**

A.Gianni in Lombardia

Milano

**Lanci di sassi
e droga:
18 fogli di via**

Vazzana nelle Cronache

Codogno

**Nessun
paziente grave
nell'ex zona rossa**

D'Elia nelle Cronache



Reggio Emilia, ha detto no alle nozze combinate

**Saman è stata uccisa?
Terribili indizi in un video**

Lecci, Petrone e Bolognini alle pagine 12 e 13



Valzer degli allenatori: Conte vicino al Real

**Allegrì torna alla Juve
Inter, arriva Inzaghi**

Servizi nel QS

Itabus

**Viaggia in alta qualità
a partire da
€1,99***

Acquista su itabus.it

*Tratte sotto le 3 ore, 21 giorni prima della partenza. Disponibilità limitata.

Itabus, la rivoluzione si fa strada.



Domani su Alias

SICILIA QUEER FILM FEST Intervista al regista palestinese Kamal Aljafari che terrà al festival il suo workshop, tra questioni attuali e culturali



Da oggi in edicola

ALBUM ANNI 80 Mentre cade il Muro spunta la favola della fine della Storia e si alza l'onda del neoliberalismo. Supplemento speciale di 96 pagine



#ilmanifesto50

1971-2021 L'avventura degli inizi con tanti compagni inaspettati e l'attenzione ai Consigli operai
MAONE, BERTINOTTI, ARMENI pagina 16-19

quotidiano comunista oggi con 1980-1989 ALBUM

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDÌ 28 MAGGIO 2021 - ANNO LI - N° 125 www.ilmanifesto.it euro 3,50

Mario Draghi foto Fabio Frustaci/LaPresse



Minimo ribasso

Sotto la pressione di Enrico Letta, il premier Draghi convoca i sindacati e comunica che le gare al massimo ribasso non saranno nel decreto Semplificazioni. Sui subappalti però il governo vuole aumentare l'attuale quota del 40%. Un incontro tecnico in serata non risolve il problema **pagine 2, 3**

Carla Fracci



Una vita per la danza
Addio all'étoile del balletto italiano e mondiale

Grandissima artista, sin dagli esordi ha dato tutta se stessa alla danza, profondamente convinta della capacità dell'arte di cambiare le persone. La sua «Giselle» è entrata nella leggenda.

FRANCESCA PEDRONI
A PAGINA 12

Il ricordo
Martina Arduino, ci ha fatto scoprire le emozioni

La giovane prima ballerina della Scala, racconta l'incontro con Carla Fracci durante le masterclass per la preparazione di «Giselle» alla Scala, un'ideale passaggio del testimone.

LUCREZIA ERCOLANI
A PAGINA 13

Archivi
Un giorno con Leah, l'editoriale che scrisse per il manifesto

Publicato il 10 aprile del 2002, raccontava l'incontro con Leah Rabin, a Chianciano. Una cena, uno scambio di regali, la memoria dolorosa di Rabin e del suo assassinio.

CARLA FRACCI
A PAGINA 13

INFORMATIVA DEL MINISTRO GIOVANNINI: «ANOMALIE DA UN MESE»

La ferita insanabile del Mottarone

■ Niente sarà più come prima al Mottarone, vetta incastonata in un magnifico paesaggio tra i due bacini alpini dell'Orta e del Maggiore. Il piccolo Eitan, 5 anni, l'unico sopravvissuto al crollo della cabina della funivia, è stato risvegliato dal coma farmacologico all'Ospedale Regina Margherita di Torino e presto verrà tra-

sferito dalla rianimazione a un reparto di degenza. È una «grande ferita per il Paese». Così l'ha descritta il ministro Giovannini nell'informativa alla Camera. Il ministro ha sottolineato che «sono previsti, in capo all'esercite, l'esecuzione di ispezioni annuali e di controlli giornalieri, settimanali e mensili». E ha ag-

giunto: «In caso di interruzione per periodi superiori a un mese prima della ripresa del servizio è necessaria l'effettuazione da parte del gestore di specifici controlli». Ieri si è svolto il primo sopralluogo del perito della Procura. Secondo i pm per i tre indagati sussisteva il pericolo di fuga.

RAVARINO A PAGINA 6

Riaperture senza freni
Come prima, più di prima

ENZO SCANDURRA

«Come prima, più di prima», è la canzone che nel 1957, decreta l'esordio del cantante Tony Dallara. «Tutto il mondo sei per me, e a nessuno voglio be-

ne come a te». Le parole della canzone forse parlano di un amore, ma oggi possiamo ben riferirle al dio profitto.

— segue a pagina 6 —

all'interno

Ddi Zan Dubbi a sinistra: Renzi gioca con la Lega?

ANDREA CARUGATTI **PAGINA 5**

Ruanda Macron cerca perdono e lo trova

ANNA MARIA MERLO **PAGINA 8**

Libia Respingimenti in mare targati Italia

SARITA FRATINI **PAGINA 20**

NAPOLI VERSO IL VOTO
Sì a Manfredi, regge l'accordo tra Pd e 5S



■ Gaetano Manfredi ha sciolto la riserva accettando di correre per il centrosinistra: «Napoli torna finalmente protagonista sullo scenario politico nazionale - ha scritto sui social -. Adesso possiamo partire tutti insieme per costruire la città del futuro»

POLLICE A PAGINA 4

Israele/Palestina
Dopo i raid e le stragi un silenzio assordante

Alberto Negri **PAGINA 9**

Il 60 anni di Amnesty
Le strade inedite aperte dalla società civile

Daniela de Robert **PAGINA 14**

Transizione ecologica
Perché non basta la decrescita

Filippo Belloc **PAGINA 15**

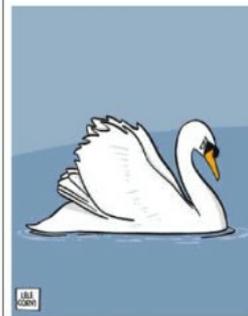
REPORTAGE
Il prezzo della guerra nelle strade di Gaza



■ Distruzioni ovunque, feriti che continuano a morire in ospedale, rete elettrica al collasso, le proteste dei giornalisti per le bombe cadute sull'informazione. Mentre in Israele Haaretz sceglie di pubblicare le foto dei 67 minori palestinesi uccisi dai raid. Titolo: «Il prezzo della guerra».

GIORGIO A PAGINA 9

Lele Corvi



LELE CORVI

Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, figma/CRM/232103
10528
P 770228-2115100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 145 ITALIA
SPEDIZIONE IN ADESIONE POSTALE 436 - ART. 2, COM. 20, N. 1, LEGGE

Fondato nel 1892



Venerdì 28 Maggio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SOMMA PROBA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO 1,20

Il valzer delle panchine

**Allegri torna alla Juve
Inzaghi all'Inter
Napoli, il piano Spalletti**

Pino Tuormina e Roberto Ventre alle pagg. 16 e 17



Gli allenatori mediatici

**Luciano e Max, sarà
un gran ritorno
non solo sul campo**

Francesco De Luca a pag. 34

La politica e il Paese

C'ERA UNA VOLTA L'ITALIA DEI COMUNI

Franco Cardini

Parla di gran moda il ricordo nostalgico, se non addirittura il rimpianto, dell'un tempo esecrata "Prima Repubblica". È in buona misura comprensibile. Per noi altri che abbiamo ormai parecchie primavere sul groppone, è ovvio: si era molto più giovani, con tutto quel che ne consegue. A ciò si aggiunge purtroppo altro. Per gran parte almeno di essa, le condizioni economiche e sociali erano - facendo tutte le "rare" del caso - un bel po' migliori. Almeno fino agli "Anni di Piombo", c'era più sicurezza. La situazione in genere, il livello etico in particolare, il senso della cosa pubblica, erano più accettabili. I pubblici servizi, come scuola e sanità, erano meno compromessi. E così via?...

Ma era proprio così? O funziona il solito "effetto Amarcord", il "Si stava meglio quando si stava peggio", accompagnato magari dalla disincantata riflessione che in fondo era proprio vero che "si stava meglio perché si stava meglio", punto e basta? Andiamoci piano. Tutte le epoche sono, in fondo, epoche "di transizione", con le incertezze e i fattori d'angoscia che ne conseguono. Certo, quando in pochi giorni ti arrivano addosso notizie tipo telefonata di Stresa, campi seminati di residui inquinanti in tutta l'Italia settentrionale (a proposito di "Terra dei Fuochi", nevero?..) e reti diffuse di "rispettabili pedofili violentatori", imprecare contro il presente è inevitabile. Qui però parliamo di criminalità e di malavita. Guardiamo ai problemi strutturali.

Continua a pag. 35

Pd-5S-Leu, il patto per Napoli

Manfredi: serve l'aiuto di tutti

►La proposta: un commissario per il debito, assunzioni qualificate e aiuti
L'ex ministro si candida e lancia l'appello: «Impegno bipartisan anti-crac»

Luigi Roano

Per la guida del Comune di Napoli Pd, cinquestelle e Leu hanno un nome: è l'ex ministro Gaetano Manfredi che scioglie le riserve e accetta la candidatura. Poi l'appello: impegno bipartisan anti-crac, serve l'aiuto di tutti. La proposta: un commissario per il debito, assunzioni e aiuti. Alle pagg. 2 e 3

Verso le zone bianche

Vaccini nelle discoteche ma non si potrà ballare

Con i dati in costante miglioramento il commissario Figliuolo apre alle discoteche, chiedendo di valutare i protocolli per l'eventuale ripartenza e la possibilità di somministrare il vaccino ai più giovani all'interno dei locali. Verso la riapertura ma senza ballare. Scarpa a pag. 8



Il di semplificazioni

Commissariato chi ritarda bandi e cantieri

Recovery, sarà commissariato chi ritarda bandi e cantieri. A Draghi poteri speciali. Bassi a pag. 6

Carla Fracci 1936-2021 Addio alla più grande danzatrice italiana



La vita sulle punte della Dama Bianca

Donatella Longobardi e servizi da pag. 12 a 15

Noi e la stella

IL SUO REGALO LO STUPORE DELLE FIABE

Giuseppe Montesano

La fissavamo incantati da bambini, Carla Fracci, sugli schermi di una televisione che troppi decenni fa ancora faceva alta cultura e non solo spettacolo basso. Continua a pag. 35

Lo speciale sul premio

Matilde Serao Igiaba Scego e le scrittrici benedette



Ruggiero Cappuccello

Una donna che scrive è una strega. Una donna che dipinge è una strega. Una donna che canta e che recita è una strega. Una donna toccata dall'arte nei secoli passati e toccata dall'arte oggi è un organismo sconvolto dalla tempesta dell'eresia.

Nell'inserto

La scrittrice

«Ho due patrie e due lingue madri sono fortunata»

Donatella Trotta

Nell'inserto

Eva Cantarella

«Come fare a uscire da una epidemia? Ce lo dice l'ucidità»

Generoso Picone

Nell'inserto

Sul Mattino.it

Franceschini, attori cantanti e manager le idee per ripartire

Titta Fiore

Nell'inserto

Ponticelli, dopo le bombe l'intimidazione

Ovva sul presidio anticamorra così i clan impongono la paura

Giuliana Covella

A Ponticelli qualcuno ha bersagliato il presidio anticamorra con lanci di uova. A margine della manifestazione pubblica contro la criminalità dai balconi sono "piovute" uova sui volontari che si erano riuniti per discutere dell'emergenza sicurezza. Un evento che ha visto la partecipazione di tanti bambini e soprattutto di una parte del quartiere che non vuole cedere alla violenza. In Cronaca

La "banda dei freni"

Disastro della funivia I pm: potevano fuggire rischiano pene elevate

I provvedimenti cautelari nei confronti dei fermati per la tragedia della funivia sono stati disposti dalla Procura di Verbania per il concreto pericolo di fuga. E non si esclude la possibilità di nuovi indagini. Servizi alle pagg. 4 e 5

Offerte valide dal 28 maggio al 7 giugno

Deco
La tua scelta quotidiana

Per il nostro ANNIVERSARIO un prezzo STRAORDINARIO

Garofalo Garofalo 175 Peroni Cornetto

Prezzo Straordinario € 0,65

Prezzo Straordinario € 1,29

Prezzo Straordinario € 1,95





Il Messaggero



21 € 1,40* ANNO 143-N° 145 ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2003 con L.462004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Venerdì 28 Maggio 2021 • S. Emilio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dati somministrati ieri: **504.517**

Dati somministrati in totale: **32.516.432**

Rapporto di crescita rispetto al giorno precedente: **+8,2%**

Rapporto di crescita rispetto alla settimana precedente: **+10,8%**

Il presidente: non si fa così
Inzaghi tradisce Lotito
molla la Lazio e va all'Inter
Mihajlovic è il piano B
Allegri torna alla Juve

Nello Sport

L'epopea di Roma antica
Ponte Milvio, la battaglia
che consacrò Costantino
Il libro domani in edicola
con Il Messaggero

Musolino a pag. 23

Interessi di parte
Il senso di sicurezza e i partiti al governo

Beniamino Caravita

Come succede quando due belve feroci (ma in realtà anche due tranquilli animali domestici) si incrociano, due partiti della coalizione di governo hanno marcato reciprocamente il terreno della prossima contesa sulla elezione del Presidente della Repubblica, l'uno lanciando il nome del presidente del Consiglio in carica, l'altro non escludendo di chiedere all'attuale Capo dello Stato di rimanere in carica per un ulteriore lasso di tempo.

Così lanciando un messaggio implicito, in un primo caso di possibile anticipazione delle elezioni politiche alla primavera 2022, nell'altro di tendenziale proseguimento della legislatura sino alla sua naturale conclusione della primavera del 2023. Due nomi impegnativi, due scelte istituzionali altrettanto impegnative, pur se legate ad una prospettiva politica finora comune.

Se è legittimo palesare qual è l'interesse di partito (e sarebbe da ingenui pensare che non ve siano), delicata sarà la fase in cui questi interessi politici dovranno trovare una conciliazione con l'interesse più generale della collettività nazionale e combinarsi anche con l'interesse comune europeo alla stabilità del nostro Paese.

È allora opportuno fissare da subito qualche punto fermo, in primo luogo ricordando ai due contendenti e a tutti i partiti che, (...)

Continua a pag. 24

«Rischio fuga dopo la strage»

► Il pm che indaga sul disastro della funivia: «I tre arrestati potevano sottrarsi alla giustizia»
Tadini in carcere prega «per le famiglie dei morti». I controlli sull'impianto non erano a sorpresa

19/36-2021 Addio Fracci: la figlia del tranviere milanese che incantò Nureyev e il mondo



Carla Fracci, scomparsa a 84 anni, al Rome Film Festival

Servizi da pag. 2 a pag. 5

Cittadina ed étoile Maria Latella
La danza ovunque con passione civile

LE INTERVISTE
Abbagnato: «Carla Bolle: «Icona pop credeva nei giovani» di energia e ironia»

Antonucci a pag. 3 A pag. 3

VERBANIA «Alto rischio di fuga dopo la strage della funivia». I pm: restino in carcere.
Servizi da pag. 6 a pag. 9

Proposta al Cts

Figliuolo: vaccini nelle discoteche ma senza ballare

Giuseppe Scarpa

I dati sui contagi crollano. Con questo trend, a partire dal 14 giugno, metà delle regioni italiane saranno bianche. Intanto arriva una proposta del commissario Figliuolo al Cts: vaccini nelle discoteche, che potranno aprire ma senza ballare. A pag. 12

Mangani a pag. 12

Il dl taglia-tempi

Fondi Recovery poteri speciali per il premier

Andrea Bassi

Verrà commissariato chi mette a rischio i tempi del Recovery Plan. E il premier avrà poteri speciali. Le misure del governo sono rigorose nel primo decreto, pronto a partire, per attuare il Piano. L'è, completata la ratifica dei piani. A pag. 10

Rosana a pag. 10

Un caso di stupro
La Corte europea sanziona l'Italia «Sentenza sessista»

Valentina Errante

«Ancora troppi pregiudizi contro le donne in Italia». È una sentenza dura quella della Corte europea dei diritti dell'uomo, che ha condannato il nostro Paese per avere violato le prerogative di una vittima di stupro di gruppo. La Cedu ha sottolineato tra l'altro, nelle sue motivazioni, «i passaggi che non hanno rispettato la sua vita privata e intima» e «i commenti ingiustificati».

A pag. 17

Itabus

Viaggia in alta qualità a partire da € 1,99*

Acquista su [itabus.it](#)

*Tratte sotto le 3 ore. 21 giorni prima della partenza. Disponibilità limitata.

Itabus, la rivoluzione si fa strada.

IL CAPRICORNO
TROVA LE QUALITÀ

Buogiorno, Capricorno! I pianeti mettono in risalto le qualità professionali, non manca un tocco di fortuna in affari, grazie alla Luna nel segno in aspetto con Giove in Pesci. C'è un problema d'intesa nel matrimonio e nei rapporti liberi, Marte impazza nel mondo e nella vostra associazione, ma il coniuge è orgoglioso di voi. Cosa che non avviene a tutti i segni... Cercate di vivere gli ultimissimi giorni del mese rispettando la tradizione di maggio - dal Capricorno con amore. Auguri.

© ESPOSIZIONE VENEZIA 2021
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem 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 Tuttomercato € 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. * € 7,99 (SOL. LAZIO).



il Resto del Carlino

VENERDÌ 28 maggio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Duello fra assessori

**Turismo e vaccini
sfida fra Marche
ed Emilia Romagna**

Damiani nel Fascicolo Regionale



Emilia Romagna

**Green pass
per le visite
in ospedale**

Manca nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Ecco l'ultima: a tavola con la mascherina

Per il Cts, al ristorante va tolta e messa a ogni boccone. Regioni bianche, riaprono le discoteche (ma è vietato ballare). Ripartenza, vertice tra Draghi e i sindacati. Il premier tiene duro sui licenziamenti e cerca un compromesso sugli appalti

Servizi
da p. 3 a p. 5

Famiglie e imprese vedono rosa

**C'è ottimismo
Ma per decollare
servono riforme**

Raffaele Marmo

Famiglie e imprese «sentono» l'aria della ripresa possibile e vicina. E i sensori dell'Istat registrano il sentiment, come lo chiamano gli economisti, con balzi in alto di 8-10 punti degli indici della fiducia, segnando un recupero completo rispetto all'emergenza Coronavirus. Mario Draghi sa bene, però, che per passare da una fase di rimbalzo congiunturale a una di crescita robusta e duratura serve vincere la scommessa del Recovery Plan e delle riforme che lo sostengono. E per vincerla sa altrettanto bene che occorre avere la meglio sulle forze della conservazione e dello status quo che anche in queste ore predicano le riforme ma praticano l'interdizione.

Continua a pagina 2

**ADDIO A CARLA FRACCI REGINA DELLA DANZA. UNA STORIA SULLE PUNTE
LE ORIGINI POPOLARI, LO STUDIO TENACE, IL SUCCESSO IN TUTTI I TEATRI**

**UNA
STELLA
ITALIANA**



Carla Fracci sul palco della Scala nel 1974. Era nata a Milano nell'agosto del 1936

Guzzo Vaccarino e Ballatore
alle pagine 22 e 23

DALLE CITTÀ

Bologna, piazza Verdi

**Movida in zona
universitaria
Ormai è tutti
contro tutti**

Rosato in Cronaca

Bologna, Vittorio Sgarbi

**«Portici e Unesco
Il riconoscimento
non serve a niente»**

Servizio in Cronaca

Bologna, il governo

**Allarme sicurezza
«Presto rinforzi
sotto le Due Torri»**

Tempera in Cronaca



Reggio Emilia, ha detto no alle nozze combinate

**Saman è stata uccisa?
Terribili indizi in un video**

Lecci, Petrone e Bolognini alle pagine 12 e 13



Valzer degli allenatori: Conte vicino al Real

**Allegri torna alla Juve
Inter, arriva Inzaghi**

Servizi nel QS

Itabus

**Viaggia in alta qualità
a partire da
€1,99***

Acquista su itabus.it

*Tratte sotto le 3 ore, 21 giorni prima della partenza. Disponibilità limitata.

Itabus, la rivoluzione si fa strada.



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Debutto a giugno
Per la Procura Ue
antifrodi prima
sfida: la divisione
delle competenze



Enrico Traversa
— a pag. 34

Domani su Plus
Criptovalute
in picchiata:
come correre
ai ripari



— Con
il quotidiano

PROMOMEDIA
Target Centrato
Sempre!

www.promomedianet.it

FTSE MIB 25056,19 +1,12% | SPREAD BUND 10Y 111,00 -1,40 | €/€ 1,2198 -0,25% | ORO FIXING 1891,45 -0,44% | **Indici & Numeri** → p. 41-45

Ripresa, fiducia ai livelli pre Covid

Aspettative e congiuntura

Istat: forte miglioramento a maggio del clima tra imprese e consumatori

Raddoppiato l'export dai Paesi extra Ue: dote aggiuntiva di 11 miliardi

Forte iniezione di fiducia in Italia nella ripresa economica. L'Istat segnala che «a maggio il clima di fiducia delle imprese accelera fortemente, toccando il livello più alto da febbraio 2019». Stesso trend tra i consumatori: «L'indice di fiducia si avvicina al livello di febbraio 2020, con un recupero completo rispetto alla caduta dovuta al Covid»; in deciso miglioramento le opinioni sulla situazione del Paese. Intanto l'economia reale corre oltre le attese: più che raddoppiato l'export italiano verso i Paesi extra-Ue ad aprile. **Marroni e Orlando** — a pag. 5

L'ANALISI

RIMBALZO OLTRE LE ATTESE, TORNA ANCHE LA DOMANDA INTERNA

Sergio De Nardis — a pag. 5

I SEGNALI

Turismo, arrivano 9 milioni di prenotazioni il 2 giugno test delle vacanze

Enrico Netti — a pag. 19

FEDERMECCANICA

Visentini: «Rilancio in atto, meccanica in cerca di nuove competenze»

Giorgio Pogliotti — a pag. 17

MERCATI

Piazza Affari scatta in chiusura e supera la soglia dei 25mila punti

Vito Lops — a pag. 4

Recovery plan: gestione su tre livelli, a Draghi forti poteri sostitutivi

La governance

Complete le ratifiche del 27 Ora la Ue può avviare le emissioni degli eurobond

La gestione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) sarà articolata su tre livelli: a Palazzo Chigi sarà assegnata la responsabilità di indirizzare, controllo e rendicontazione spettano alla Ragioneria generale; la realizzazione degli interventi infine sarà a cura dei singoli «soggetti attuatori», prima di tutto ministeri, Regioni ed enti locali. Il confronto e la

circolazione delle informazioni, inoltre, saranno assicurate anche da un «tavolo permanente» con parti sociali, enti territoriali e associazioni, oltre che dai rapporti semestrali al Parlamento e alla Conferenza Unificata e dalle relazioni annuali della Corte dei conti. Il decreto unico in cui sono confluite le norme sulla governance del Pnrr è oggi all'esame del Consiglio dei ministri. Intanto ieri con il voto in Austria e Polonia sono completate le ratifiche della decisione Ue sulle risorse proprie. Dunque, la Commissione europea tra giugno e luglio potrà avviare la raccolta dei fondi per Next Generation Eu ed erogare a ciascun paese l'anticipo del 13% entro l'estate. **Trovati e Romano** — alle pagine 3 e 14

LE NOMINE

Scannapieco, dalla Bei alla guida della Cdp

Dragoni, Serafini, Santilli e Bufacchi — a pag. 7



LA VISITA IN AFRICA

Macron, strategia globale che traina l'industria francese

Riccardo Sorrentino — a pag. 14

Scosse e affari. Emmanuel Macron con Paul Kagame, presidente del Rwanda ieri a Kigali dove ha ammesso l'importazione di armi francesi nel periodo del 1994 che causò oltre 800.000 morti

PANORAMA

STATI UNITI

Manovra di Biden da 6mila miliardi: priorità a welfare e infrastrutture

La prima manovra finanziaria preparata dal presidente Biden per il 2022 propone un budget di spesa per 6mila miliardi di dollari. Si tratta della manovra più ingente per gli Usa dalla Seconda guerra mondiale, spinta dall'agenda Biden per la manutenzione delle infrastrutture e per l'espansione del welfare. — a pagina 13

L'INTERVISTA

Doris: «La svolta di Mediolanum, è ora di prendere qualche rischio»

Marco Ferrando — a pag. 27

VACCINI ANTI COVID

Green pass, Ue divisa su ok già dopo la prima dose

Gli europei dal 1° luglio potranno viaggiare nella Ue senza restrizioni con il Green pass, ma c'è rischio che i Paesi mettano condizioni diverse rischiando un effetto confusione. — a pagina 11

ORIENTAGIOVANI

All'industria italiana mancano 110mila profili

Alle imprese italiane mancano ingegneri, tecnici, laureati in matematica e in chimica-farmaceutica e anche talenti creativi. È l'allarme lanciato da Orientagiovani. — a pagina 8

INNOVATION DAYS

In Emilia-Romagna imprese a pieni giri col patto sociale

Prosegue la serie degli incontri online organizzati dal Sole 24 Ore sulla ripresa. In Emilia-Romagna, terra di manifattura d'eccellenza, oltre 1.100 gli iscritti all'evento. — a pagina 22

Per Mps spunta il piano di sistema

Credito

Il boccone è troppo grosso da digerire. Ma è convinzione diffusa che il dossier Mps non possa essere risolto schierando una sola banca in campo. In quest'ottica sta pren-

dendo piede l'ipotesi di valutare una sorta di «spezzatino» della banca senese. Con più interlocutori impegnati a spartirsi gli asset dell'Istituto. La questione va risolta e in tempi rapidi con il Tesoro, che ne detiene il 64% e che deve rispettare le scadenze concordate: cedere il controllo entro il 2021. **Davi e Galvagni** — a pag. 26

MERCATI & BANCHE

UniCredit emette un bond negli Usa per 2 miliardi \$

— a pag. 25

Moda 24



Retail

Il Covid abbatte gli affitti a Parigi, Londra e New York

Paola Dezza — a pag. 22

Defibrillatori VIA LIBERA ALLA LEGGE SULL'OBLIGO DIFFUSO



di Nicoletta Cottone — a pagina 10

Itabus

Viaggia in alta qualità a partire da €1,99*
Acquista su itabus.it

Itabus, la rivoluzione si fa strada.

*Tratte sotto le 3 ore. 21 giorni prima della partenza. Disponibilità limitata.

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
—25% con l'abbonamento annuale ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 28 maggio 2021
Anno LXXVII - Numero 145 - € 1,20
San Germano

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

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

POVERO DRAGHI

Conto salatissimo sui migranti

Brutto scherzo della Lamorgese che fa salire del 30-40 per cento il costo dei centri di accoglienza

Milioni in più per tutti i gestori come all'epoca di Buzzi quando si facevano affaroni

Agli «ospiti» la ministra offre stoviglie eco e biodegradabili e lo psicologo pagato caro

Il Tempo di Osho

Fregatura Inzaghi: sì a Lotito, poi va all'Inter



"All'Inter soo sogna 'n mercato come il nostro"

Rocca e Salomone alle pagine 28 e 29

Il Tar bocchia l'ordinanza di Zingaretti che obbligava la Raggi ad aprire una nuova discarica Roma rischia un'altra invasione di rifiuti

La richiesta al Papa
Scomunica ai clienti delle prostitute

Sereni a pagina 11

Il Tar del Lazio bocchia l'ordinanza della Regione che obbligava il Campidoglio ad aprire una nuova discarica. Ora Roma rischia un'altra emergenza rifiuti. Il Tribunale ha criticato anche la mancanza di «un piano impiantistico volto a garantire l'autosufficienza nel trattamento e smaltimento».

Magliaro a pagina 14

Studio dell'Aifa su AstraZeneca
Pericolo trombosi rare anche dopo il richiamo

Martini a pagina 7

La Biancifiore con «Coraggio Italia»
«Non è più il partito di Silvio
Ecco perché lascio Forza Italia»

De Leo a pagina 5

Aveva 84 anni
Addio a Carla Fracci
Ha reso popolare
l'arte della danza



Tozzi a pagina 26

la **S** TORACIATA

Dopo Roma, Napoli.
Il Pd candida come sindaci i ministri di Conte cacciati da Draghi

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario
di Maurizio Costanzo

Sono rimasto sorpreso da quel che ha detto il 22enne canoista Christian Volpi: "Ho perso le gambe, ma nella vita conta ciò che resta". E' un discorso comunque accettabile, ma non so cosa hanno risposto i genitori. Io di un figlio, comunque, mi accontenterei sempre di quel che resta. Il tutto è accaduto a Livorno. E' comunque vivo, anche perché alcuni ragazzi hanno bloccato l'emorragia con le loro cinture, altrimenti non ci sarebbe più.

IL CAMBIO DI STAGIONE
TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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



IO IL MIO QUOTIDIANO

110%

Superbonus esteso anche agli immobili degli hotel

Poggiani a pag. 34

Post pandemia: dalle materie prime ai mezzi di trasporto, manca tutto. Inflazione inevitabile

Tino Oldani a pag. 7

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

SUPERBONUS

E tutti gli altri oneri detraibili e deducibili

La guida più completa per comprendere il diritto alla detrazione del 36% del costo della spesa

Disponibile anche sul sito www.sasubonusmessi.com

SANITÀ

Arriva lo scudo penale per i medici a causa del coronavirus

Ferrara a pag. 29

Commissariata la p.a. lenta

Un sostituto per la pubblica amministrazione lumaca, chiuderà la procedura in un tempo pari alla metà di quello ordinario. Lo prevede il dl Semplificazioni

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Sostegni bis - Il testo del decreto legge

Semplificazioni - La bozza di decreto legge

Covid - Il dl sulla responsabilità dei medici convertito

Rito tributario - La sentenza sulle notifiche via Pec

10 ONLINE

Contro la pubblica amministrazione lumaca un sostituto sprint per la chiusura del procedimento. Nel tempo supplementare, pari alla metà di quello ordinario. È quanto prevede lo schema di decreto Semplificazioni. Altri interventi introducono il delegato digitale per i rapporti con la p.a., l'autocertificazione del silenzio-assenso e finanziano la piattaforma del passaporto vaccinale.

Ciccio Messino a pag. 28

È pronta la legge elettorale di Letta: doppio turno con premio di maggioranza



È pronta la proposta di riforma elettorale di Enrico Letta: doppio turno con premio di maggioranza. Il Lettellum, tuttavia, costituisce già un paradosso perché la posizione del segretario del Pd sul maggioritario è più vicina a quella della Lega che a quella dei Fratelli che si ritrovano, schierati col proporzionale, alleati con FdI. Pdl non s'è ancora espressa ufficialmente, ma Meloni da sempre è favorevole al maggioritario. La riforma si è resa necessaria dopo la rivoluzione nella composizione delle Camere poiché il referendum del 21 settembre ha confermato il taglio del 30% di deputati e senatori, da 945 si passerà a 600.

Falentini a pag. 5

DIRITTO & ROVERSCIO

L'Unione europea sta facendo miracoli sull'Italia. Il nostro paese si stava infatti trascinandolo da trent'anni (da più di un'intera generazione, quindi sulla via della decreta) (che è, inevitabilmente, infelice; anche se gli scoperti di caso pensano che sia il contrario). Il più bloccato da così lungo tempo (accrescendo i problemi e genera un senso di soffocamento sociale. Il futuro a cui le generazioni passate tendevano, ora è stato cancellato. E quel che c'è, di futuro, è peggio. D'altra parte la politica, fatta da soggetti sempre meno qualificati e, forse per questo, sempre più risolti, aveva da tempo scelto di decidere la torte, non di farla. Ogni cosa, per caso, era impossibile. Adesso che siamo alla cassa del gas, si è fatta avanti per fortuna la Ue con un sacco di soldi ed è lei, oggi, che ci dice, come si fanno dei nocioni (ma lo siamo): volete i dindini di cui non potete fare a meno? Allora mettetevi in riga. È fate quello che si dice. Ma l'autonomia? Ve la siete bruciata da soli.

VERSO UN ACCORDO

Washington e Mosca, grazie a Biden, hanno smesso di litigare

Pelanda a pag. 10

5 x 1000

La tua firma è la mia cura

Dal 1950 insieme contro la cecità nel mondo

Salvami dalla cecità

Sightsavers: una missione iniziata nel 1950, 68 anni di storia, oltre 295 milioni di trattamenti distribuiti per proteggere dalla cecità dei fiumi, più di 6 milioni di operazioni di cataratta per ridare la vista, abbiamo restituito a più di 180.000 persone con disabilità il diritto di vivere in maniera indipendente. Il 75% dei casi di cecità nel mondo sono curabili, ma la povertà impedisce a troppi di accedere alle cure di cui hanno bisogno. Tu puoi cambiare questi numeri, donando il tuo 5x1000 a Sightsavers!

www.sightsavers.it

Dono il tuo 5x1000 a Sightsavers

97653640017

codice fiscale

Sightsavers Italia ONLUS

Ciò «Superbonus e gli altri oneri detraibili e deducibili» a € 5,90 in più



LA NAZIONE

VENERDÌ 28 maggio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Pistoia

Campionessa di nuoto ma la piscina non c'è «Allenarsi è un'impresa»

Barni nel Fascicolo Regionale



Violenza a una ragazza

L'Europa boccia i pregiudizi della sentenza

Brogioni e Foti nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Ecco l'ultima: a tavola con la mascherina

Per il Cts, al ristorante va tolta e messa a ogni boccone. Regioni bianche, riaprono le discoteche (ma è vietato ballare) Ripartenza, vertice tra Draghi e i sindacati. Il premier tiene duro sui licenziamenti e cerca un compromesso sugli appalti

Servizi
da p. 3 a p. 5

Famiglie e imprese vedono rosa

C'è ottimismo Ma per decollare servono riforme

Raffaele Marmo

Famiglie e imprese «sentono» l'aria della ripresa possibile e vicina. E i sensori dell'Istat registrano il sentiment, come lo chiamano gli economisti, con balzi in alto di 8-10 punti degli indici della fiducia, segnando un recupero completo rispetto all'emergenza Coronavirus. Mario Draghi sa bene, però, che per passare da una fase di rimbalzo congiunturale a una di crescita robusta e duratura serve vincere la scommessa del Recovery Plan e delle riforme che lo sostengono. E per vincerla sa altrettanto bene che occorre avere la meglio sulle forze della conservazione e dello status quo che anche in queste ore predicano le riforme ma praticano l'interdizione.

Continua a pagina 2

ADDIO A CARLA FRACCI REGINA DELLA DANZA. UNA STORIA SULLE PUNTE LE ORIGINI POPOLARI, LO STUDIO TENACE, IL SUCCESSO IN TUTTI I TEATRI

UNA STELLA ITALIANA



Carla Fracci sul palco della Scala nel 1974. Era nata a Milano nell'agosto del 1936

Guzzo Vaccarino e Ballatore alle pagine 22 e 23

DALLE CITTÀ'

Firenze

Toscana bianca dal 22: e dal 7 via ai ventenni

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Illeciti nei concorsi Sospeso il rettore dell'Università

Servizi in Cronaca

Firenze

Nardella rilancia «Niente tasse per le aziende che assumono»

Mugnaini in Cronaca



Reggio Emilia, ha detto no alle nozze combinate

Saman è stata uccisa? Terribili indizi in un video

Lecci, Petrone e Bolognini alle pagine 12 e 13



Valzer degli allenatori: Conte vicino al Real

Allegri torna alla Juve Inter, arriva Inzaghi

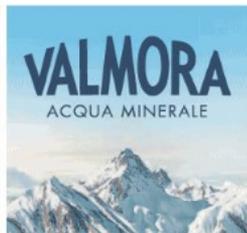
Servizi nel QS

Itabus

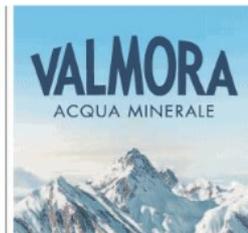
Viaggia in alta qualità
a partire da
€1,99*
Acquista su itabus.it

Tratte sotto le 3 ore, 21 giorni prima della partenza. Disponibilità limitata.

Itabus, la rivoluzione si fa strada.



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il **venerdì**

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 125

Venerdì 28 maggio 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

Draghi apre ai sindacati “Appalti in fretta, ma sicuri”

Il premier incontra Cgil, Cisl e Uil e dice sì al dialogo sul Pnrr: accantonato il criterio del massimo ribasso. Disgelo anche con il Pd dopo un faccia a faccia con Letta. Atteso oggi il Cdm con il decreto Semplificazioni
Via libera Ue al Recovery: per l'Italia a luglio i primi 25 miliardi

Gli incontri con Letta e poi con Cgil, Cisl e Uil, e lo stralcio dal decreto Semplificazioni per il criterio del massimo ribasso, ma resta il braccio di ferro sui subappalti. Draghi oggi porterà in Cdm il provvedimento. E da Bruxelles a luglio ecco i primi 25 miliardi del Recovery Plan.

di **Conte, Petrini, Vitale e Tito**
a pagina 2 e pagina 4

Il commento

Una finestra di opportunità

di **Carlo Cottarelli**

Un'espressione inglese ben descrive l'attuale situazione italiana: *window of opportunity*. La traduzione letterale (finestra di opportunità) forse non è ugualmente efficace, ma l'idea è chiara: si può contare su un rimbalzo rapido della nostra economia.

a pagina 29

In Il con Toti e Brugnaro

FI perde i pezzi sindacali in alto mare

di **Casadio e Lauria**
a pagina 10

La strage del Mottarone

Funivia, l'omertà dei dipendenti “Tutti sapevano”

di **Cravero e Visetti**
alle pagine 16 e 17

Atteso l'ok dell'Ema

Scatta il piano per i vaccini agli under 16

di **Michele Bocci**
alle pagine 6 e 7

La stella della danza aveva 84 anni



Addio a Carla Fracci, il cigno della Scala

di **Anna Bandettini e Leonetta Bentivoglio** alle pagine 34 e 35

La giostra degli allenatori



Allegri, è ancora Juventus L'Inter strappa Inzaghi a Lotito

di **Cardone, Gamba e Vanni** alle pagine 36 e 37
con un commento di **Intorcia**

Gli attori si ritrovano

Friends per sempre Così la nostalgia ferma il tempo

di **Gabriele Romagnoli**

In diretta e in mondovisione è stato aperto, per un giorno, il museo delle cere di *Friends*. Per tutti quelli che, come il giovane Holden, si fossero chiesti dove vanno i personaggi di Central Perk quando la serie finisce in ghiaccio, è arrivata la risposta, anzi sei.

a pagina 19

LE GALERIE DEGLI UFFIZI

Dante

La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
30 aprile - 11 luglio 2021

Informazioni e prenotazioni mostra
tel. 0543.56154

Ritorno gruppi e scuole
tel. 0543.56157
mostradante@uffizi.it

www.mostradante.it

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/498221, Fax 06/49822923 - Soci: Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Juve Il ritorno di Allegri con i pieni poteri
Per lui un quadriennale a 9 milioni l'anno
ODDENDINO, ZONCA E UN COMMENTO DI ANTONIO BARILLA - PP. 27, 34 E 35

Inter Blitz di Marotta, Inzaghi molla Lotito
La Lazio adesso punta tutto su Mihajlovic
STEFANO SCACCHI E LA RUBRICA DI MARCO TARDELLI - P. 35



LA STAMPA



VENERDÌ 28 MAGGIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.145 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

I PM PENSANO CHE LA GESTIONE DELLE GANASCE FOSSE LA STESSA DA ANNI. LA CONFESSIONE DEL RESPONSABILE DEL FUNZIONAMENTO

“Ho manomesso i freni, Dio mi giudicherà”

IL RACCONTO

Anatomia di un disastro all'italiana dove il guadagno conta più della vita

CARLO LUCARELLI

Vorrei dire qualcosa su quello che è successo alla funivia del Mottarone meno di una settimana fa, la navetta che precipita, quattordici morti, un bambino di cinque anni in ospedale, gravissimo. Io sono uno scrittore, per di più di noir, sono abi-



tuato a giocare con le emozioni, per cui sarebbe facile cominciare con il signor Amit, il fiato che si tronca quando la navetta vola giù, il terrore negli occhi appena capisce cosa sta succedendo e abbraccia suo figlio Eitan, salvandogli la vita. - PP. 2 E 3



NICOLA MARFIS/AGF/ANSA/TINO ROMANO

NICCOLÒ ZANCAN

L'uomo che ha confessato sta, con gli occhi chiusi, sul letto di una cella di massima sicurezza del carcere di Verbania. È in isolamento. Aspetta un cambio di vestiti. E per tutto il tempo sembra parlare da solo: «Mi sento un peso enorme sulla coscienza. Prego e faccio i conti con me stesso. Faccio i conti con Dio». Gabriele Tadini, 64 anni, è l'uomo che ha spiegato tutto quello che si è capito, fino a ora, dello schianto della funivia del Mottarone. - P. 3

FOSSATI, LONGO, MAGRI, POLETTO ERIGATELLI - PP. 4-7

SCONTRO SU ALITALIA, OGGI CGIL, CISL E UIL IN PIAZZA. STRALCIATO IL MASSIMO RIBASSO, RESTA IL NODO DEI SUBAPPALTI

Appalti, tregua Draghi-sindacati

Letta riuoce con il premier sulle tasse. Biden, manovra da 6mila miliardi: “Riprendiamo i soldi ai ricchi”

FEDERICO CAPURSO
LUCA MONTICELLI

Entra oggi in Consiglio dei ministri il decreto Semplificazioni. Ed entra senza la norma sul massimo ribasso nelle gare pubbliche, stralciata come chiedevano Pd e M5S. Restano il nodo dei subappalti e dei tecnici (350) da affiancare alla Ragioneria dello Stato. Il testo conta 65 articoli e apre la corsia preferenziale promessa per le opere del Recovery plan. - P. 8

IL RETROSCENA

Stavolta il leader del Pd mette all'angolo Salvini

ILARIO LOMBARDO

Nella fatica quotidiana di gestire una maggioranza composta da avversari, litigiosa e molto mediatica, Mario Draghi ha già imparato a smussare gli spigoli del dibattito politico appena questo minaccia di infiammarsi. E cioè: ha imparato a concedere quando deve concedere. - P. 9

CARLA FRACCI 1936-2021

Un addio in punta dei piedi



JACK MITCHELL/GETTY IMAGES

IL RICORDO

NOI CHE VOLEVAMO ESSERE COME LEI

ALESSANDRA FERRI

Avevamo ballato insieme una sola volta, un bel po' di anni fa. Fu in un "Lago dei cigni" molto voluto da Franco Zeffirelli che firmava la regia. La coreografia era di Rosella Hightower. CONTINUA A PAGINA 27

IL PERSONAGGIO

ICONA MONDIALE CON UN'ANIMA POP

SERGIO TROMBETTA

La vecchia foto accanto al tram guidato dal padre, in piazza Scala davanti al teatro, racchiude tutta Carla Fracci. Le origini proletarie e il teatro che l'aveva formata prima che prendesse il volo e diventasse una stella. - PP. 28 E 29

L'INTERVISTA

BOLLE: IL SUO NOME VOLEVA DIRE DANZA

ALBERTO MATTIOLI

«Io com'ero? Emozionato e terrorizzato». Roberto Bolle aveva vent'anni e a Tokyo, nello Spectre de la rose, ballò per la prima volta con Carla Fracci: «Un mito. Siamo cresciuti, tutti, associando la danza al suo nome». - P. 29

LA RIFORMA CARTABIA

PROCURE E REATI LE VERE PRIORITÀ

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Le commissioni istituite dalla ministra Cartabia lavorano sui testi presentati al Parlamento dal precedente ministro Bonafede. Non si tratta di proporre ritocchi, ma modifiche e integrazioni impegnative, che meritano studio approfondito dopo la prima positiva impressione. Diversi tra i temi affrontati sono molto delicati. - P. 27



LA CORTE EUROPEA

QUELLE SENTENZE UMILIANO LE DONNE

ASSIA NEUMANN DAYAN

Bisogna sempre credere alle vittime? No, ma bisogna tutelare la dignità delle vittime, delle presunte vittime, e di chi vittima non è. E sì, non sappiamo più maneggiare bene la parola "presunta". Nel luglio 2008 una ragazza denuncia uno stupro di gruppo, sette ragazzi vanno a processo. CONTINUA A PAGINA 27



IL MATRIMONIO RIFIUTATO

STORIA DI SAMAN UCCISA DAL PADRE

KARIMA MOUAL

La battaglia per l'emancipazione e la libertà di giovani donne, provenienti da lontano ma cresciute con le nostre figlie, continua a consumarsi in silenzio. Se ce ne fossimo dimenticati, ci pensa la scomparsa di Saman Abbas: il suo nome si aggiunge alla lunga lista di donne che vengono punite perché osano ribellarsi al potere patriarcale. - P. 18



È IN EDICOLA

9 AGOSTO 378 IL GIORNO DEI BARBARI



Alessandro BARBERO

PALZOLA

Dolce o piccante un peccato di gola

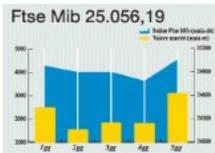
palzola.it

Donna il tuo Sx1000 ai missionari di Don Bosco

La tua firma fa miracoli

c.f. 97792970010
5X1000.missionidonbosco.org





BORSA +1,12% 1€ = \$1,2198

BORSE ESTERE		
Dow Jones	34.417	▲
Nasdaq	15.742	▲
S&P 500	4.806	▲
Francfort	16.407	▲
Zurigo	11.940	▲
Londra	7.020	▲
Parigi	6.436	▲
VALUTE		
Euro-Dollaro	0,8507	▼
Euro-Yen	126,42	▲
Euro-Franch.	1,0967	▲
Euro-Yuan	7,7004	▼
SPREAD		
Btp-Bund 10Y	110,20	▼
RENDIMENTI		
Btp 10 Y	0,9360	▲
Bund 10 Y	-0,1730	▲
FUTURE		
Euro-Btp	147,27	▲
Euro-Bund	171,28	▼
Ftse Mib	25,048	▲

Banca Carige finisce nel radar dei fondi Bain, Centerbridge e Apollo

Sul piatto c'è l'80% detenuto dal Ftd, che vuole chiudere la cessione in tempi brevi. Data room prevista entro giugno



Kering fa cassa e vende il 5,9% del capitale di Puma

Pinault ha ceduto titoli per 805 milioni di euro. Ai francesi rimane il 4%

Bordoni in MF Fashion

Anno XXXIII n. 104

Venerdì 28 Maggio 2021

€2,00 *Cassalini*



Con MF Magazine for Fashion n. 107 n. 4 €2,00 (p. 020) + €3,00. Con MF Magazine for Living n. 10 n. 4 €2,00 (p. 020) + €3,00. Spedite in A.P. art. 1-11-1. 4004. 020 Milano - I.C.T. 041-049-4301 Firenze #226

PREVISIONI, GOVERNANCE ECONOMICA, BORSA: LUCE IN FONDO AL TUNNEL

L'Italia riaccende i motori

Giovannini all'evento MF-Adr, c'è la ripresa ma guardia alta. Blindato il Recovery Plan, a Cdp il Draghi boy Scannapieco Troncone (Adr), ora si vola. Milano oltre quota 25.000



DORIS (MEDIOLANUM): CONGIUNZIONE ASTRALE

REPORT DI WORLD CAPITAL
Negozi, uffici & C: ecco quanto rendono gli immobili commerciali a Milano



IN POLE POSITION
Il fondo Advent chiama Goldman e Deutsche B per conquistare le figurine Panini

Dal 1950
insieme contro la cecità nel mondo

5 x 1000
La tua firma è la mia cura



Salvami dalla cecità

Sightsavers: una missione iniziata nel 1950. 68 anni di storia, oltre 295 milioni di trattamenti distribuiti per proteggere dalla cecità dei fiumi, più di 6 milioni di operazioni di cataratta per ridare la vista, abbiamo restituito a più di 180.000 persone con disabilità il diritto di vivere in maniera indipendente. Il 75% dei casi di cecità nel mondo sono curabili, ma la povertà impedisce il diritto di accedere alle cure di cui hanno bisogno. Tu puoi cambiare questi numeri, donando il tuo 5x1000 a Sightsavers!



Sightsavers
FOND ONLUS

Dona il tuo 5x1000 a Sightsavers
97653640017
codice fiscale

Primo incontro tra il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri e il Presidente di Assarmatori Stefano Messina

Roma, 27 maggio 2021 - Si è svolto questo pomeriggio a Roma il primo incontro tra il nuovo Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri e il Presidente di Assarmatori Stefano Messina; erano presenti anche i Segretari Generali delle due associazioni, Oliviero Giannotti e Alberto Rossi. Nel corso del confronto si è registrata la massima convergenza e spirito di collaborazione sulle priorità dell' intero cluster marittimo e portuale e un' unità d' intenti nel supportare l' amministrazione pubblica, in primo luogo il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, nel lavoro di attuazione delle misure a favore del trasporto marittimo e della portualità contenute nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel collegato Piano Nazionale degli investimenti complementari.



Invito alla lettura: 'Il movimento del mondo' di Parag Khanna

Giovanna Visco

Molti addetti ai lavori conoscono Parag Khanna, studioso e autore di diversi saggi che hanno stimolato idee e iniziative importanti. Il suo ultimo libro, *Il movimento del mondo*. Le forze che ci stanno sradicando e plasmeranno il destino della umanità, pubblicato in Italia da Fazi Editore, è stato al centro di un incontro organizzato da Limes Club **Trieste**, intitolato **Trieste** - Duisburg Port Forum. Gli argomenti trattati dal saggio hanno ispirato una ampia riflessione, partecipata oltre che dall'autore, da Zeno D' Agostino, Erich Staake, Jens Peder Nielsen e Stefano Visintin, nella quale tema portante è stato il futuro della logistica, partendo da alcuni spunti offerti alla discussione da Khanna, durante la sua esposizione del libro, che tratta della filosofia della mobilità contemporanea, tracciando il pensiero di un mondo in cui tutto si muoverà sempre di più. Come esposto dal prof. Khanna, il movimento vorticoso di persone e merci trova il suo punto di incontro nella geografia, attraverso quattro dimensioni principali: tecnologia, ambiente, politica ed economia. Attualmente queste dimensioni appaiono disallineate tra loro, ma sarà proprio il movimento delle persone a riallinearle, animato da circa 4 miliardi di giovani che stanno ridisegnando la mappa umana futura. La comprensione di questa dinamica evolutiva permette a sua volta di capire dove portare le merci. In altre parole, il volume demografico indica il potere dei luoghi attraenti e all'opposto quelli in declino, attestandosi come indicatore fondamentale per comprendere le direzioni dei flussi delle merci. In tale contesto, i punti di interscambio diventano veri e propri strumenti di potere, in cui si sviluppa la sfida della cooperazione multipolare, da cui non uscirà un unico vincitore. In questo senso, secondo Khanna, l'Italia sta giocando bene le sue carte, ponendosi come centro logistico globale con la Cina/Far East e l'Europa. Nonostante la situazione attuale sia caotica, è già possibile individuare alcuni pattern (modelli) che permettono di prevedere, senza troppe difficoltà, dove i giovani vorranno vivere, scegliendo luoghi con alcune caratteristiche basilari, tra cui rispetto per l'ambiente, lavoro di buona qualità, servizi, tasse contenute. Zeno D' Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, che ha sponsorizzato l'incontro, ha indicato nel cambiamento climatico la ragione che sta spingendo il mondo all'ebollizione, ponendosi l'interrogativo se tale movimento condurrà al caos o all'evoluzione. Tutto dipende, secondo D' Agostino, dal ruolo pubblico, che deve svolgere l'importante compito di portare la collettività da una situazione di caos a una di evoluzione. 'Occorrono strumenti giusti per analizzare ciò che sta avvenendo, ed alleanze globali che conducano a situazioni di razionalità' ha sottolineato. Chi è colpito dal cambiamento climatico non necessariamente subisce le conseguenze peggiori, ci sono esempi, come Singapore, che è riuscita ad uscire da una situazione molto difficile dimostrando che la capacità innovativa fa la differenza. Tutto questo, rapportato ai porti, indica la necessità di riconsiderarli con un paradigma completamente nuovo, che dia risalto al loro ruolo di hub tecnologici, e ponga il mare come tema fondamentale, considerando il **porto** cerniera tra il presente, che è il vivere sulla terraferma, e il futuro, che comporterà la colonizzazione del mare. Erich Staake Amministratore Delegato del CdA della DuisburgerHafen AG - Duisport, entrata recentemente con la quota del 15% nel CdA di Interporto di **Trieste**, ha sottolineato l'importanza della capacità di reinventarsi di fronte ai grandi mutamenti. 'Oggi Duisport è un **porto** centrale e fondamentale, ma 23 anni fa aveva perso oltre il 50% dei traffici per



la delocalizzazione dell' industria pesante' ha raccontato. 'Ci siamo reinventati come società di logistica', partendo dalla gestione del porto, che ha permesso di 'pensare e operare all' interno di reti internazionali', con un movimento in due direzioni. Una è quella geografica, con la diversificazione



Ship Mag

Trieste

dei traffici via terra attraverso diversi corridoi, che ha emancipato il porto dalla forte dipendenza da Rotterdam e Amburgo. Nel 2011 Duisport ha inaugurato il primo ponte ferroviario con la Russia, esteso poi alla Cina, anticipando la BRI di qualche anno, arrivando fino ad oggi, in cui movimentata con la Cina 60-70 treni alla settimana. L'altra direzione intrapresa è stata lo sviluppo di servizi logistici, sviluppando una rete che ha introdotto una nuova filosofia, che li ha ben ricompensati, visto che Duisport è uno dei porti che crescono di più. Riguardo lo sviluppo della via della seta marittima, il Mediterraneo ha un ruolo fondamentale, che ha reso naturale la scelta di venire a Trieste. 'Il nostro focus è sull'Europa e sulla nuova via della seta, dove cerchiamo di sviluppare un ruolo attivo, cooperando con società cinesi e investendo sulle rotte che attraversano la Russia e arrivano in Cina. Staake è convinto che questo sarà il secolo degli asiatici, con 'trend di sviluppo incredibili'; ciò significa che il ruolo attivo delle imprese europee deve essere sostenuto da tutto il continente, per impedire che esso sia dimenticato. Jens Peder Nielsen Amministratore Delegato e componente del CdA Samer Seaports & Terminals controllato da DFDS, che opera nel molo V del porto di Trieste, ha sottolineato che l'aspirazione di DFDS è da sempre quella di muoversi e crescere insieme: 'creare un ecosistema attraente per le persone è una nostra mission' ha spiegato. Nel futuro il movimento delle persone sarà inevitabile, e la logistica deve necessariamente guardare dove vanno i giovani. Si è poi soffermato sulla importanza della capacità di attrazione delle imprese per generare il flusso di ingresso dei talenti. Capacità di attrazione che spiega la presenza di DFDS a Trieste, che è un porto strategico per due fattori principali: la sua collocazione geografica e la capacità di offrire servizi di interconnessione via terra. Trieste è un punto di ingresso verso l'Europa: 'più della metà delle nostre merci vanno in Germania e il resto in Europa'. A questo si aggiunge lo status di porto franco internazionale e l'intermodalità ferroviaria, che consente a DFDS di consolidare 50 treni in entrata e 50 in uscita alla settimana, con un trend di crescita del 39% per numero di treni e del 50% per i collegamenti, abbattendo il 77% di CO2. Stefano Visentin presidente della Associazione Spedizionieri del porto di Trieste, evidenziando che demograficamente Trieste è scesa sotto i 200mila abitanti, si è chiesto se disporre di acqua potabile alpina, clima buono, buoni servizi e welfare sia sufficiente a fare una località di valore. Guardando al passato, il multiculturalismo di tanti cittadini di nazionalità differenti che ha creato Trieste, è il valore da riprendere e preservare per il futuro. Finché si trasporteranno merci, che nemmeno la produzione 3D può eliminare avendo necessità delle materie prime, ci sarà bisogno di porti sempre più specializzati, che guideranno da terra le navi, grazie alle interconnessioni terrestri. Questo, secondo Visentin, sarà sufficiente ad attrarre giovani, che vogliono stabilità, tasse basse, affitti convenienti, servizi buoni. L'insieme di ciò che essi desiderano è molto simile all'ecosistema portuale, e le persone sono mobili come la logistica. Con tali punti di contatto, 'dobbiamo muoverci anche noi, nella cornice creata dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, per essere competitivi e vincere questa sfida'.

Porti: Brugnaro, concorso idee per approdo in mezzo al mare

Per crociere serve scavare Canale dei Petroli per ingresso

"Il nostro porto è stato abbandonato da più di dieci anni: è un porto di grande effervescenza, riusciamo a restare competitivi perché è un porto per i contenitori, un porto industriale e delle rinfuse. Un porto molto importante per la pianura padana, ma per per anni è stato abbandonato a se stesso". Lo ha detto al Propeller Club di Venezia il sindaco della città lagunare, Luigi Brugnaro, parlando anche del futuro delle crociere. "C'è un groviglio di competenze. I ministeri precedenti non sono riusciti a colloquiare con noi. Il tema è principalmente quello dello scavo nei canali - chiarisce parlando del futuro delle crociere -. E' vero, l'attuale governo ha varato una norma, dando soddisfazione ai movimenti i quali sostengono che i porti turistici debbano essere in mare. Ora si aprirà un concorso di idee, del costo di due milioni di euro, per fare un porto in mezzo al mare". Il sindaco non nasconde la sua posizione. "Se è il prezzo da pagare per il rilancio del porto, va bene - puntualizza -. Ma ora dobbiamo scavare il canale dei petroli, che entra da Malamocco. Si tratta di canali demaniali e non cittadini: sono sotto l'egida dell' **Autorità portuale** e della Sovrintendenza. Il Comune in quelle acque non ha nessuna potestà: vale anche per i canali di navigazione del bacino di San Marco e della Giudecca. Il precedente Esecutivo ad agosto scorso ha istituito un' Agenzia per la laguna - ricorda - che ancora non è partita, la cui presidenza sarà affidata sotto l'egida del governo. Dovrebbe gestire tutte le acque lagunari, tra cui questi lavori di scavo che devono essere realizzati. Laddove spettava intervenire allo Stato è tutto fermo. L'ex presidente del porto ha detto che non poteva scavare, la Capitaneria ha ridotto i fondali per sicurezza. Abbiamo perso una nave di linea per un' incuria burocratica. Vorrei che il governo attuale venisse a parlare con me, che vivo qui da sempre". Il primo cittadino di Venezia ha infine spostato l'attenzione sul Salone nautico: "il Comune ha deciso tre anni fa di avviare il Salone nautico all' Arsenal, un luogo importante per Venezia, dove costruivamo le navi, dove ha ancora sede la Marina militare. Un evento che prende il via sabato prossimo: qui mostreremo il meglio della nostra nautica da diporto, e mostreremo le sperimentazioni per la transizione ecologica delle barche da lavoro, da trasporto lagunare. Non abbiamo solo le imbarcazioni turistiche, noi lavoriamo sull'acqua tutto l'anno, è la nostra specialità. Sono certo che questo ministro dell' Ambiente mi ascolterà. Gli operatori sono stanchi, abbiamo perso molti posti di lavoro. Serve prendersi le responsabilità. Proporranno con il ministro Brunetta - conclude - una modifica dell' Agenzia, affinché la sua presidenza sia affidata al sindaco". (ANSA).



Venezia, gli industriali: Il concorso di idee sul porto offshore? Un'altra bufala

Redazione

Venezia Il concorso di idee si rivelerà una nuova bufala che dimostrerà che c'è un problema di sostenibilità. A denunciarlo pubblicamente è il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, durante il convegno Cruising: Servizi, lavoro e sicurezza La ripartenza vien dal mare! , organizzato da The International Propeller Club Port of Venice. Il porto offshore non è cantierabile di qui al 2026, e ora vogliamo lanciare il concorso di idee perché lo spot pubblicitario è quello di salvaguardare la laguna per far sì che ci sia un traffico commerciale sostenibile dal punto di vista ambientale. D'accordo, perché non fare una valutazione? Ma questo è il quarto concorso di idee che facciamo e tutto questo ci porta 10 anni indietro perché sono 10 anni che ne parliamo, dice Marinese. Chiedo agli ambientalisti: ma una volta che noi facciamo un terminal fuori dalla laguna di Venezia, come si fa a collegarlo alla terraferma, non tanto per portarci le persone, ma per portarci gli approvvigionamenti e le merci? Le merci non mi risulta, almeno che non ci sia un brevetto particolare nel Recovery plan, che si riesca a trasferirle telepaticamente. Ogni nave da crociera per poter essere rifornita occupa circa 40 container, cioè servono 40 Tir. E come li colleghiamo con un terminal fuori laguna? E quando ci sarà l'esigenza di far colate di calcestruzzo perché bisognerà creare inevitabilmente una infrastruttura che collega il mare alla terra, questo diventa un problema ambientale oppure non sarà più un problema ambientale?, conclude il presidente degli industriali veneziani. Il tema della connettività ha una diretta influenza sulla sostenibilità.



The Medi Telegraph

Venezia

Brugnaro: "Un porto in mezzo al mare per accogliere le crociere a Venezia"

Venezia - "Il nostro porto è stato abbandonato da più di dieci anni: è un porto di grande effervescenza, riusciamo a restare competitivi perché è un porto per i contenitori, un porto industriale e delle rinfuse. Un porto molto importante per la pianura padana, ma per anni è stato abbandonato a se stesso". Lo ha detto al Propeller Club di Venezia il sindaco della città lagunare, Luigi Brugnaro, parlando anche del futuro delle crociere. "C'è un groviglio di competenze. I ministeri precedenti non sono riusciti a colloquiare con noi. Il tema è principalmente quello dello scavo nei canali - chiarisce parlando del futuro delle crociere -. E' vero, l'attuale governo ha varato una norma, dando soddisfazione ai movimenti i quali sostengono che i porti turistici debbano essere in mare. Ora si aprirà un concorso di idee, del costo di due milioni di euro, per fare un porto in mezzo al mare". Il sindaco non nasconde la sua posizione. "Se è il prezzo da pagare per il rilancio del porto, va bene - puntualizza -. Ma ora dobbiamo scavare il canale dei petroli, che entra da Malamocco. Si tratta di canali demaniali e non cittadini: sono sotto l'egida dell' **Autorità portuale** e della Sovrintendenza. Il Comune in quelle acque non ha nessuna potestà: vale anche per i canali di navigazione del bacino di San Marco e della Giudecca. Il precedente Esecutivo ad agosto scorso ha istituito un' Agenzia per la laguna - ricorda - che ancora non è partita, la cui presidenza sarà affidata sotto l'egida del governo. Dovrebbe gestire tutte le acque lagunari, tra cui questi lavori di scavo che devono essere realizzati. Laddove spettava intervenire allo Stato è tutto fermo. L'ex presidente del porto ha detto che non poteva scavare, la Capitaneria ha ridotto i fondali per sicurezza. Abbiamo perso una nave di linea per un' incuria burocratica. Vorrei che il governo attuale venisse a parlare con me, che vivo qui da sempre". Il primo cittadino di Venezia ha infine spostato l'attenzione sul Salone nautico: "il Comune ha deciso tre anni fa di avviare il Salone nautico all' Arsenal, un luogo importante per Venezia, dove costruivamo le navi, dove ha ancora sede la Marina militare. Un evento che prende il via sabato prossimo: qui mostreremo il meglio della nostra nautica da diporto, e mostreremo le sperimentazioni per la transizione ecologica delle barche da lavoro, da trasporto lagunare. Non abbiamo solo le imbarcazioni turistiche, noi lavoriamo sull' acqua tutto l' anno, è la nostra specialità. Sono certo che questo ministro dell' Ambiente mi ascolterà. Gli operatori sono stanchi, abbiamo perso molti posti di lavoro. Serve prendersi le responsabilità. Proporremo con il ministro Brunetta - conclude - una modifica dell' Agenzia, affinché la sua presidenza sia affidata al sindaco".



Il sindaco Brugnaro alla tavola rotonda online del Propeller Club Port of Venice

Le navi da crociera stanno per salpare di nuovo dopo il lungo stop dovuto alla pandemia. Presto sarà possibile imbarcarsi. Per discutere dell'imminente novità, che riguarda anche **Venezia**, il Propeller Club Port of Venice, associazione culturale che promuove le relazioni e la formazione del personale dei trasporti marittimi, terrestri e aerei ha organizzato un meeting telematico. Il convegno, svolto nel pomeriggio, è stato coordinato da Roberto Papetti, direttore de Il Gazzettino. Tra i relatori Teresa Bellanova, viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile con delega alle materie portuali oltre al primo cittadino del capoluogo lagunare, Luigi Brugnaro. Nel corso della riunione si è fatto il punto sul mercato delle crociere in vista della ripartenza, dal punto di vista del lavoro del personale marittimo, della sicurezza e dei servizi a bordo. I vari interventi hanno evidenziato il ruolo delle crociere come volano di crescita, sia per l'economia nazionale sia per quella locale dei territori e dei relativi porti coinvolti, tra cui **Venezia**. E' stata un'occasione di confronto e scambio di opinioni sul tema. Si è parlato di crescita sostenibile sia per l'ambiente, per l'occupazione e per il turismo che rispetti la bellezza delle città, accennando al recente 'Decreto grandi navi' appena convertito in legge. Il provvedimento individua punti di attracco al di fuori della laguna, per preservarla dal transito delle imbarcazioni di grandi dimensioni. I relatori hanno inoltre sottolineato il ruolo strategico del **porto di Venezia**, di rilevanza internazionale grazie ai suoi traffici, accennando all'accordo 'Venice blue flag' sul combustibile, orientato proprio verso obiettivi di riduzione delle emissioni e di sostenibilità ambientale. Il sindaco di **Venezia** Luigi Brugnaro ha invocato una maggiore attenzione nazionale verso il **porto**, rivolgendosi al viceministro Bellanova: "Il nostro **porto** è stato abbandonato da più di dieci anni. E' un **porto** di grande effervescenza, riusciamo a restare competitivi perché è un **porto** per i contenitori, un **porto** industriale e delle rinfuse. Un **porto** molto importante per la pianura padana, ma per per anni è stato abbandonato a se stesso. C'è un groviglio di competenze. I ministeri precedenti non sono riusciti a colloquiare con noi. Il tema è principalmente quello dello scavo nei canali. E' vero, l'attuale governo ha varato una norma, dando soddisfazione ai movimenti i quali sostengono che i porti turistici debbano essere in mare. Ora si aprirà un concorso di idee, del costo di due milioni di euro, per fare un **porto** in mezzo al mare. Se è il prezzo da pagare per il rilancio del **porto**, va bene. Ma ora dobbiamo scavare il canale dei petroli, che entra da Malamocco. Si tratta di canali demaniali e non cittadini: sono sotto l'egida dell'Autorità portuale e della Sovrintendenza. Il Comune in quelle acque non ha nessuna potestà: vale anche per i canali di navigazione del bacino di San Marco e della Giudecca. Il precedente Esecutivo ad agosto scorso ha istituito un'Agenzia per la laguna, che ancora non è partita, la cui presidenza sarà affidata sotto l'egida del governo. Dovrebbe gestire tutte le acque lagunari, tra cui questi lavori di scavo che devono essere realizzati. Laddove spettava intervenire allo Stato è tutto fermo. L'ex presidente del **porto** ha detto che non poteva scavare, la Capitaneria ha ridotto i fondali per sicurezza. Abbiamo perso una nave di linea per un'incuria burocratica. Vorrei che il governo attuale venisse a parlare con me, che vivo qui da sempre". Il primo cittadino ha infine spostato l'attenzione sul Salone nautico: "Il Comune ha deciso tre anni fa di avviare il Salone nautico all'Arsenale, un luogo importante per **Venezia**, dove costruiamo le navi, dove ha ancora sede la Marina militare. Un evento che prende il via sabato prossimo: qui mostreremo il meglio della nostra nautica da diporto, e mostreremo le sperimentazioni per la transizione ecologica delle barche da lavoro, da



Veneto News

Venezia

trasporto lagunare. Non abbiamo solo le imbarcazioni turistiche, noi lavoriamo sull' acqua tutto l' anno, è la nostra specialità. Sono certo che questo ministro dell' Ambiente mi ascolterà. Gli operatori sono stanchi, abbiamo perso molti posti di lavoro. Serve prendersi le responsabilità. Proporremo con il ministro Brunetta una modifica dell' Agenzia, affinché la sua presidenza sia affidata al sindaco". (Comune di Venezia) Please follow and like us.

I nodi del porto di Venezia

C'è da realizzare un nuovo collegamento ferroviario e stradale

La Giunta della Regione Veneto ha approvato, su proposta della Vicepresidente e Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture Elisa De Berti, uno schema di protocollo di intesa tra Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (AdSPMAS), CAV S.p.A., Comune di Venezia e Città Metropolitana di Venezia, che di fatto istituisce un tavolo tecnico per lo studio e la progettazione di un nuovo collegamento 'multimodale' tra il Porto di Venezia e le reti Trans-europee di trasporto, che consenta di raggiungere l'area **portuale** di Marghera bypassando il nodo di Mestre. 'Con questo progetto -afferma la Vicepresidente De Berti - facciamo uscire dal cuore della città il traffico delle merci sfruttando al meglio il grande potenziale del trasporto intermodale e ambientalmente sostenibile. In più, valorizziamo i raccordi ferroviari' L' idea del nuovo collegamento nasce dal fatto che, attorno al Porto di Venezia, gravitano, sia su gomma che su ferro, differenti tipologie merceologiche (prodotti siderurgici, energetici, agroalimentari, chimici, ecc.), che favoriscono la congestione della viabilità cittadina. Attualmente, per quanto riguarda il trasporto su ferro, i volumi caratterizzanti il porto si attestano su circa 100 treni alla settimana. Il traffico su gomma, invece, rappresenta uno dei maggiori problemi per la Tangenziale di Mestre, in gestione alla concessionaria CAV Spa, provocando intasamento sia nelle aree di Mestre che in quelle di Marghera. Il tavolo tecnico congiunto avrà anche il compito di reperire risorse in ambito comunitario per quanto riguarda la progettazione dell'intervento e, successivamente, di seguirne l' evoluzione tecnica e le fasi approvative da parte di tutti i soggetti interessati. RFI, CAV S.p.A. ed AdSPMAS si impegnano a reperire le risorse finanziarie per quanto di competenza necessarie alla progettazione degli interventi: in particolare RFI si farà carico della progettazione ferroviaria, CAV S.p.A. della progettazione stradale, AdSPMAS della componente relativa alle infrastrutture complementari in ambito **portuale**. Ringrazio gli altri Enti firmatari per il grande sforzo profuso che ha permesso di arrivare alla condivisione di questo protocollo, che spero porti in breve termine alla individuazione della proposta tecnica, indispensabile per il finanziamento dell' opera'. Ha concluso De Berti.

The screenshot shows the top part of a news article on the website 'la Cronaca di Verona'. The article title is 'I nodi del porto di Venezia' with a subtitle 'C'è da realizzare un nuovo collegamento ferroviario e stradale'. Below the title is a small photo of Elisa De Berti. The main text of the article is visible, starting with 'La Giunta della Regione Veneto ha approvato, su proposta della Vicepresidente e Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture Elisa De Berti, uno schema di protocollo di intesa tra Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS), CAV S.p.A., Comune di Venezia e Città Metropolitana di Venezia, che di fatto istituisce un tavolo tecnico per lo studio e la progettazione di un nuovo collegamento "multimodale" tra il Porto di Venezia e le reti Trans-europee di trasporto, che consenta di raggiungere l'area portuale di Marghera bypassando il nodo di Mestre.'

Caos autostrade, Industriali Savona: "Vogliamo sapere quanto durerà l' isolamento"

di T.O. giovedì 27 maggio 2021 **SAVONA** - I continui cantieri autostradali preoccupano molto gli industriali savonesi che devono fare i conti con ritardi e non vedono al momento la fine di questo periodo. "Stiamo rischiando grosso", commenta a Primocanale Alessandro Berta, direttore dell' Unione Industriali **Savona**. "A26 e A7 rappresentano lo sbocco delle nostre merci e la porta di arrivo del turismo". Impossibile raggiungere nei tempi canonici il **porto** di **Savona** e Vado: "Per quanto riguarda **porto** e logistica i clienti iniziano a essere preoccupati sulla durata dei lavori. In particolare su Vado e **Savona** si iniziano ad avere maggiori ripercussioni perché oltre a dover fare A26 e A7 c'è un costante blocco tra Varazze e Albisola e poi tra Albisola e **Savona** che porta via una ulteriore mezz' ora che si aggiunge ai ritardi già accumulati in autostrada", commenta Berta. Senza nascondere la preoccupazione per il futuro: " Sono poco confidente: le imprese e i clienti ci chiedono di capire la durata complessiva dei lavori su A10, A26 e A7. Quel che non è ancora chiaro è quanto durerà questo semi isolamento".

Approfondimenti Elezioni, Berta (Industriali): "**Savona** messa da parte, torni protagonista" Industriali **Savona**, Berta: "Perché Autostrade non stata almeno commissariata?" Caos autostrade, la deputata di Italia Viva Paita: "Necessaria una mediazione" Caos autostrade, cantieri e code dall' alba in Liguria.



Troppo lunghe le code all'Lsct

Redazione

GENOVA Non sembra destinata a migliorare la situazione delle code di camion al casello e al varco del Terminal container di La Spezia. Oltre alle conseguenze sulla produttività e i costi extra per le aziende di autotrasporto, Trasportounito, per bocca del neo-coordinatore spezzino Davide Giorgi, denuncia anche l'impossibilità di programmare viaggi e consegne, con incidenza diretta sui tempi di guida e di riposo e quindi sulla sicurezza stradale. L'incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Mario Sommariva, fa pensare a un intervento dell'Autorità stessa per i servizi di Lsct ai camion. Si tratterebbe, spiega Trasportounito, di un'ordinanza dell'Authority per la definizione di livelli minimi di servizio ai camion e determinazione di un tempo massimo di attesa nel terminal per ogni carico e scarico del contenitore: l'ipotesi è quella di 45 minuti per un'operazione e di 90 minuti per due 2 operazioni. In caso di infrazioni definite nel rapporto concessorio tra **AdSp** e Terminal, sarebbero previste anche sanzioni al Terminal spezzino attraverso forme di penalità su canoni. Si punta anche -sottolinea Giorgi- alla realizzazione di aree buffer dedicate allo scarico dei contenitori in caso di attese superiori alle soglie predefinite e a una nuova gestione vuoti su Santo Stefano evitando commistioni nel Terminal tra ritiro solo vuoti e operazioni pieni/vuoti, intervenendo anche su alcune disfunzioni operative rilevate nei cicli camionistici tra i bacini portuali e il retroporto di Santo Stefano.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Cin esclusa: Grandi Navi Veloci si aggiudica la continuità marittima fra Genova e Porto Torres

Tirrenia Cin è stata esclusa dalla gara per il servizio di trasporto marittimo in continuità territoriale tra Genova e Porto Torres, mentre passa alla fase successiva della procedura Gnv. Lo si apprende da un documento firmato da Giovanni Urso, responsabile unico del procedimento in seno a Invitalia, l'agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, che sta curando l'iter per conto del Ministero. Le ragioni dell'esclusione della compagnia del gruppo Onorato non sono note, ma è anche possibile che la decisione possa essere in qualche maniera riconducibile alla procedura di concordato preventivo in corso per la quale Cin ha appena presentato domanda al Tribunale di Milano. Con l'esclusione di Cin, resta ad oggi della partita per il collegamento Grandi Navi Veloci. In gioco potrebbe però rientrare anche Grimaldi, che ha impugnato il relativo bando di gara (insieme a quello della Civitavecchia Arbatax Cagliari) innanzi il Tar. L'udienza per l'apposita trattazione è fissata a inizio giugno. La gara per la tratta Genova Porto Torres era stata bandita a inizio marzo e l'ormai ex Ministero dei trasporti ha messo sul piatto fino a 25,811 milioni di euro per assicurare i collegamenti per gli anni dal 2021 al 2026 (limitatamente al periodo compreso tra l'1 ottobre e il 31 maggio di ogni anno). Il contratto prevede poi la possibilità di una proroga per un massimo di 6 mesi e a fronte di un importo ulteriore fino a 3,8 milioni, nonché eventuali premialità per un massimo del 2% dell'importo a base d'asta, ovvero circa 516mila euro. Il capitolato tecnico specificava che sono richieste due navi ro-pax di età non superiore a 20 anni, con capacità di trasporto passeggeri non inferiore a 750 persone (di cui 450 in cabina) e capacità di trasporto trailer-auto minima come di seguito delineata: solo mezzi pesanti 1.000 metri lineari di corsia; solo autovetture 500 veicoli.



Autotrasportatori: code agli Stagnoni, verdo un' intesa con Adsp

Così il neo-coordinatore spezzino di Trasportounito, Davide Giorgi dopo l' incontro con Sommariva: "Si punta alla realizzazione di aree buffer dedicate allo scarico dei contenitori in caso di attese superiori alle soglie".

Redazione

La Spezia - In costante peggioramento il barometro delle code di camion al casello e al varco del Terminal container di La Spezia, con gravi conseguenze in termini di produttività ed extra-costi per le aziende di autotrasporto che non sono più in grado di programmare viaggi e consegne, con incidenza diretta sui tempi di guida e di riposo e quindi sulla sicurezza stradale. A denunciarlo è il neo-coordinatore spezzino di Trasportounito, Davide Giorgi, che all' indomani di incontri con il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Mario Sommariva, ritiene ormai probabile un intervento dell' **Autorità** stessa per i servizi di LSCT ai camion. Si tratterebbe di un' ordinanza di AdSP per la definizione di livelli minimi di servizio ai camion e determinazione di un tempo massimo di attesa nel terminal per ogni carico/scarico del contenitore: l' ipotesi è quella di 45 minuti per un' operazione e di 90 minuti per due operazioni. Sarebbero previste anche sanzioni al terminal in caso di infrazioni definite nel rapporto concessorio tra AdSP e Terminal e quindi attraverso forme di penalità su canoni. "Si punta anche - prosegue Giorgi - alla realizzazione di aree buffer dedicate allo scarico dei contenitori in caso di attese superiori alle soglie predefinite e a una nuova gestione vuoti su Santo Stefano evitando commistioni nel terminal tra ritiro solo vuoti e operazioni pieni/vuoti, intervenendo anche su alcune disfunzioni operative rilevate nei cicli camionistici tra i bacini portuali e il retroporto di Santo Stefano". Giovedì 27 maggio 2021 alle 12:25:26 Redazione.

LA SPEZIA - In costante peggioramento il barometro delle code di camion al casello e al varco del Terminal container di La Spezia, con gravi conseguenze in termini di produttività ed extra-costi per le aziende di autotrasporto che non sono più in grado di programmare viaggi e consegne, con incidenza diretta sui tempi di guida e di riposo e quindi sulla sicurezza stradale.

A denunciarlo è il neo-coordinatore spezzino di Trasportounito, Davide Giorgi, che all' indomani di incontri con il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Mario Sommariva, ritiene ormai probabile un intervento dell' **Autorità** stessa per i servizi di LSCT ai camion. Si tratterebbe di un' ordinanza di AdSP per la definizione di livelli minimi di servizio ai camion e determinazione di un tempo massimo di attesa nel terminal per ogni carico/scarico del contenitore: l' ipotesi è quella di 45 minuti per un' operazione e di 90 minuti per due operazioni. Sarebbero previste anche sanzioni al terminal in caso di infrazioni definite nel rapporto concessorio tra AdSP e Terminal e quindi attraverso forme di penalità su canoni. "Si punta anche - prosegue Giorgi - alla realizzazione di aree buffer dedicate allo scarico dei contenitori in caso di attese superiori alle soglie predefinite e a una nuova gestione vuoti su Santo Stefano evitando commistioni nel terminal tra ritiro solo vuoti e operazioni pieni/vuoti, intervenendo anche su alcune disfunzioni operative rilevate nei cicli camionistici tra i bacini portuali e il retroporto di Santo Stefano". Giovedì 27 maggio 2021 alle 12:25:26 Redazione.

Informazioni Marittime

La Spezia

Ingorgi al porto di La Spezia, ordinanza in arrivo per i mezzi pesanti

Movimenti ingolfati al La Spezia Container Terminal. Autorità portuale punta a non concedere più di 45 minuti per operazione

In questi giorni al casello autostradale e al varco del terminal container del porto di La Spezia ci sono lunghe code dei mezzi pesanti. Una situazione che avrà ripercussioni sulla consegna delle merci e sui costi delle aziende di autotrasporto, alle quali diventa più complicato programmare viaggi e consegne, con incidenza diretta sui tempi di guida e di riposo e sulla sicurezza stradale. Il coordinatore spezzino di Trasportounito, Davide Giorgi, all'indomani di un incontro con il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria Orientale, Mario Sommariva, riferisce che l'authority nei prossimi giorni emetterà un'ordinanza che stabilisce i livelli minimi di servizio ai camion e la determinazione di un tempo massimo di attesa nel terminal per ogni carico o scarico del contenitore. L'ipotesi è quella di 45 minuti per un'operazione e di 90 minuti per due operazioni. «Si punta anche - spiega Giorgi - alla realizzazione di aree buffer dedicate allo scarico dei contenitori in caso di attese superiori alle soglie predefinite e a una nuova gestione vuoti su Santo Stefano evitando commistioni nel terminal tra ritiro solo vuoti e operazioni pieni/vuoti, intervenendo anche su alcune disfunzioni operative rilevate nei cicli camionistici tra i bacini portuali e il retroporto di Santo Stefano» Sarebbero previste anche sanzioni al La Spezia Container Terminal in caso di infrazioni, come stabilite dal rapporto concessorio con l'Adsp, tramite penalità sui canoni demaniali.



"Mettiamo in connessione tutto il Mediterraneo. Investimento sulla linea La Spezia-porti libici"

«Il gruppo Tarros - dice Danilo Ricci, General Manager di Tarros - attraverso il suo network offre un servizio personalizzato al cliente e dal 1828 costruisce il proprio sviluppo sull'innovazione, la passione e il rispetto del territorio in cui operano le sue società. Ogni giorno grazie al lavoro dei suoi 610 dipendenti, collega le diverse sponde del Mar Mediterraneo, 16 Paesi, 31 porti e oltre 450 milioni di abitanti offrendo un sistema efficiente e modulare in tutte le fasi del trasporto». Quali sono le vostre prospettive per l'anno in corso? «Vogliamo continuare ad essere l'azienda di riferimento per i trasporti nel Mediterraneo offrendo soluzioni efficaci ai nostri clienti. Le parole chiave del nostro gruppo sono: soluzioni, qualità, sostenibilità. Un importante investimento è stato fatto per lo sviluppo della linea Libia che collega il porto della Spezia con i principali porti libici dal 1975». Anche il settore shipping-logistica si sta adeguando alle richieste di decarbonizzazione e progressiva riduzione dell'impatto ambientale: voi quali scelte sono avete adottato? «Un gran passo in avanti è stato fatto dal 1 gennaio 2020 con l'introduzione del nuovo regolamento in materia di emissioni di zolfo dei trasporti marini che porta il limite da 3.5% a 0,5%. Tra tutte le modalità di trasporto, la nave portacontainer è la meno impattante a livello ambientale. Il gruppo Tarros ha deciso di ottimizzare il trasporto via nave promuovendo partnership con altri operatori del Mediterraneo al fine di offrire il miglior servizio possibile con il minor numero di navi impiegate. Per quanto riguarda il trasporto camionistico la società di autotrasporti Carbox si impegna a ridurre le emissioni utilizzando camion Euro 5/6 di ultima generazione». Qual è il suo giudizio a proposito di quanto si stia facendo in Italia nel settore per ridurre le emissioni dei gas serra e contrastare il cambiamento climatico? «La legislazione attuale prevede incentivi per l'utilizzo delle Autostrade del mare, trasporti camion-traghetto-camion. Questo tipo di trasporto è sicuramente più sostenibile del trasporto Full Truck ma è meno sostenibile di un trasporto treno-nave portacontainer-treno. Ci auguriamo che nell'ottica di un futuro che valorizzi le soluzioni meno impattanti, il trasporto via nave portacontainer sia giustamente valorizzato». Che cosa pensa a proposito del Recovery Plan? «Il Recovery Plan è una grande occasione di ripartenza dell'Italia dopo la pandemia da Covid 19. È un piano completo che tocca diverse tematiche di fondamentale importanza per lo rilancio e la modernizzazione del Paese Per quanto ci riguarda, la cifra dedicata alle infrastrutture e all'intermodalità è di 31,4 miliardi di euro di cui una quota è dedicata alla logistica e all'intermodalità. Ci auguriamo che questi fondi siano effettivamente spesi, abbiamo tanto bisogno di migliorare le infrastrutture». Quali sono, a suo parere, le opportunità che il suo settore potrà cogliere dal maxi-piano di investimenti di provenienza europea? «La pandemia ha evidenziato l'importanza della catena logistica nella vita di tutti i giorni. Investire in questo settore perché sia sempre più efficiente e green è fondamentale. Digitalizzazione della catena logistica, green ports, modernizzazione delle infrastrutture ed efficientamento energetico sono pilastri su cui si regge il futuro del nostro settore e, più in generale, il futuro dell'economia del nostro Paese». Qual è il suo giudizio a proposito dello stato di salute delle infrastrutture marittime e terrestri in Italia? «La naturale conformazione delle coste italiane ha facilitato la nascita di molti porti commerciali. Questo vantaggio non è pienamente sfruttato perché la rete infrastrutturale che collega i porti agli snodi produttivi è molto spesso insufficiente. Investimenti in questo ambito sono fondamentali per creare una rete infrastrutturale completa ed efficiente».



Ok alla rimozione del relitto Berkan B

Redazione

RAVENNA -La rimozione del relitto Berkan B al porto di Ravenna potrà attuarsi. La conferma arriva dal ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani. La sezione di Ravenna di Italia Nostra esprime grande soddisfazione ed un sentito ringraziamento al Vice Capo Gabinetto Nicolò De Salvo, al Direttore Generale per il Mare e Coste (MAC) Carlo Zaghi ed al Capo del Reparto Ambientale Marino Guardia Costiera (RAM) Ammiraglio Aurelio Caligiore che hanno accolto ed ascoltato con attenzione una delegazione di cittadini al MiTE il 13 Maggio. Dopo pochi giorni, a seguito di una riunione alla loro presenza in cui è stato convocato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, il ministro ha potuto annunciare soddisfazione per la rimozione, che si auspica imminente. Dunque, la scandalosa vicenda durata quasi quattro anni si legge in una nota di Italia Nostra -pare aver finalmente termine, ma la preoccupazione dei cittadini non può ancora placarsi. Innanzitutto, sembrerebbe evidente che senza le due denunce depositate per il disastro Berkan B oltre due anni fa, nulla si sarebbe mosso, e la conferma arriverebbe da due fatti evidenti: ad ottobre dovrebbe concludersi l'udienza preliminare del procedimento penale per inquinamento ambientale scaturito da queste, e pare non vi siano dubbi che la posizione degli indagati (presidente e segretario dell'**AdSp**) sarà ancor più grave se il relitto, ad oltre due anni dall'affondamento e con un bando di gara per la rimozione finito al Tar, resterà sui fondali del porto. Il secondo punto è che sull'altra grave emergenza ambientale e sanitaria, ovvero su quella che senza molti dubbi potrebbe definirsi un'enorme discarica di rifiuti tossici e pericolosi, presso cui bande organizzate raccolgono molluschi destinati al commercio, ovvero il cimitero delle navi, nulla è concretamente in programma. Tutto questo nonostante lo stanziamento di fondi annunciato in Legge di Bilancio ai tempi del temporaneo stop grazie soprattutto al Senatore Gregorio de Falco in Commissione trasporti al Senato, della riconferma della presidenza di **AdSp**. Su questa vicenda al momento non esistono denunce e procedimenti penali: è questo il motivo per cui nessun impegno concreto in tempi brevi è stato annunciato? Eppure, un filmato recentissimo mostra le murate delle tre caravelle sfondate in più punti, con le lamiere in ferro verniciato in disfacimento e le navi completamente affondate ed invase dalle acque. Chissà quanti inquinanti (acque di sentina, idrocarburi, olii, metalli pesanti, ecc.) sono andati dispersi nella Pialassa Piomboni e nel Porto durante i tredici anni di abbandono di questi giganteschi rifiuti, e magari finiti anche nei nostri piatti attraverso i molluschi di frodo o il pescato in Pialassa. Infine, ci si chiede come sia stato possibile dirottare fondi destinati all'escavo del Candiano, che attende dal 2007, per destinarli invece alla rimozione del relitto Berkan B, dopo aver fatto trascorrere oltre tre anni dal collasso della motonave, lasciata impunemente affondare senza effettuare alcun genere di bonifica del carburante, la cui presenza a bordo era nota. Tante domande, a cui cercheremo di dare risposta, ed una preoccupazione che continua: i cittadini non si arrenderanno finché la bonifica almeno parziale visti i danni presumibilmente permanenti ormai causati alle acque del Porto ed agli ecosistemi della Pialassa non sarà terminata, conclude la sezione ravennate di Italia Nostra.

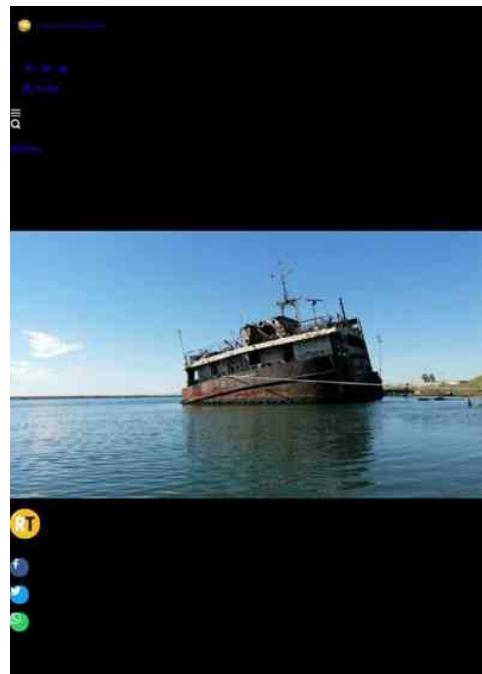


Ravenna Today

Ravenna

Partiti i lavori per la rimozione della Berkan B, Italia Nostra: "E il cimitero delle navi?"

"Su questa vicenda al momento non esistono denunce e procedimenti penali: è questo il motivo per cui nessun impegno concreto in tempi brevi è stato annunciato?" Sono iniziati mercoledì i primi passi per l'intervento di recupero del relitto della motonave 'Berkan B' che da molti anni permane semi-affondato nel porto di Ravenna, nella banchina ex Tozzi lungo il canale Piomboni. Il primo motopontone della società incaricata Fagioli spa ha iniziato a posizionarsi per avviare i lavori di rimozione del relitto. "Il Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani conferma che la rimozione del relitto Berkan B al Porto di Ravenna potrà attuarsi. Non possiamo dunque che esprimere grande soddisfazione ed un sentito ringraziamento al Vice Capo Gabinetto Nicolò De Salvo, al Direttore Generale per il Mare e Coste (MAC) Carlo Zaghi ed al Capo del Reparto Ambientale Marino - Guardia Costiera (RAM) Ammiraglio Aurelio Caligiore che hanno accolto ed ascoltato con attenzione una delegazione di cittadini al Mite il 13 maggio - commentano da Italia Nostra sezione di Ravenna - Dopo pochi giorni, a seguito di una riunione alla loro presenza in cui è stato convocato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna Rossi, il Ministro ha potuto annunciare soddisfazione per la rimozione, che si auspica imminente". Dunque, la vicenda durata quasi quattro anni pare aver finalmente termine, ma la preoccupazione non si placa ancora. "Innanzitutto, sembrerebbe evidente che senza le due denunce depositate per il disastro Berkan B oltre due anni fa, nulla si sarebbe mosso, e la conferma arriverebbe da due fatti evidenti: ad ottobre dovrebbe concludersi l'udienza preliminare del procedimento penale per inquinamento ambientale scaturito da queste, e pare non vi siano dubbi che la posizione degli indagati (presidente e segretario dell' **Autorità di Sistema portuale**) sarà ancor più grave se il relitto, a oltre due anni dall'affondamento e con un bando di gara per la rimozione finito al Tar, resterà sui fondali del porto - continuano da Italia Nostra - Il secondo punto è che sull'altra grave emergenza ambientale e sanitaria, ovvero su quella che senza molti dubbi potrebbe definirsi un'enorme discarica di rifiuti tossici e pericolosi, presso cui bande organizzate raccolgono molluschi destinati al commercio, ovvero il "cimitero delle navi", nulla è concretamente in programma. Tutto questo nonostante lo stanziamento di fondi annunciato in Legge di Bilancio ai tempi del temporaneo stop - grazie soprattutto al senatore Gregorio de Falco - in Commissione trasporti al Senato, della riconferma della presidenza di **Autorità di sistema portuale**. Su questa vicenda al momento non esistono denunce e procedimenti penali: è questo il motivo per cui nessun impegno concreto in tempi brevi è stato annunciato? Eppure, un filmato recentissimo mostra le murate delle tre "caravelle" sfondate in più punti, con le lamiere in ferro verniciato in disfacimento e le navi completamente affondate ed invase dalle acque. Chissà quanti inquinanti (acque di sentina, idrocarburi, olii, metalli pesanti, ecc.) sono andati dispersi nella Pialassa Piomboni e nel Porto durante i tredici anni di abbandono di questi giganteschi "rifiuti", e magari finiti anche nei nostri piatti attraverso i molluschi di frodo o il pescato in Pialassa". Infine, Italia Nostra si chiede "come sia stato possibile dirottare fondi destinati all'escavo del Candiano, che attende dal 2007, per destinarli invece alla rimozione del relitto Berkan B, dopo aver fatto trascorrere oltre tre anni dal collasso della motonave, lasciata impunemente affondare senza effettuare alcun genere di bonifica del carburante, la cui presenza a bordo era nota. Tante domande, a cui cercheremo di dare risposta, e una preoccupazione che continua: i cittadini non si arrenderanno finché la bonifica - almeno parziale, visti i danni presumibilmente permanenti ormai causati alle acque del Porto e agli ecosistemi della Pialassa - non sarà terminata".



Italia Nostra: "Bene la rimozione della Berkan B, ma il cimitero delle navi?"

"Il Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani conferma che la rimozione del relitto Berkan B al Porto di Ravenna potrà attuarsi" afferma Italia Nostra sezione di Ravenna. "Non possiamo dunque che esprimere grande soddisfazione ed un sentito ringraziamento al Vice Capo Gabinetto Nicolò De Salvo, al Direttore Generale per il Mare e Coste (MAC) Carlo Zaghi ed al Capo del Reparto Ambientale Marino - Guardia Costiera (RAM) Ammiraglio Aurelio Caligiore che hanno accolto ed ascoltato con attenzione una delegazione di cittadini al MiTE il 13 maggio. Dopo pochi giorni, a seguito di una riunione alla loro presenza in cui è stato convocato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna Rossi, il Ministro ha potuto annunciare soddisfazione per la rimozione, che si auspica imminente" prosegue Italia Nostra. "Dunque, la scandalosa vicenda durata quasi quattro anni pare aver finalmente termine, ma la preoccupazione dei cittadini non può ancora placarsi. Innanzitutto, sembrerebbe evidente che senza le due denunce depositate per il disastro Berkan B oltre due anni fa, nulla si sarebbe mosso, e la conferma arriverebbe da due fatti evidenti: ad ottobre dovrebbe concludersi

l'udienza preliminare del procedimento penale per inquinamento ambientale scaturito da queste, e pare non vi siano dubbi che la posizione degli indagati (presidente e segretario dell' AdSP) sarà ancor più grave se il relitto, ad oltre due anni dall' affondamento e con un bando di gara per la rimozione finito al TAR, resterà sui fondali del porto. Il secondo punto è che sull' altra grave emergenza ambientale e sanitaria, ovvero su quella che senza molti dubbi potrebbe definirsi un' enorme discarica di rifiuti tossici e pericolosi, presso cui bande organizzate raccolgono molluschi destinati al commercio, ovvero il 'cimitero delle navi', nulla è concretamente in programma" dichiara Italia Nostra. "Tutto questo nonostante lo stanziamento di fondi annunciato in Legge di Bilancio ai tempi del temporaneo stop - grazie soprattutto al Senatore Gregorio de Falco - in Commissione trasporti al Senato, della riconferma della presidenza di AdSP. Su questa vicenda al momento non esistono denunce e procedimenti penali: è questo il motivo per cui nessun impegno concreto in tempi brevi è stato annunciato? Eppure, un filmato recentissimo mostra le murate delle tre 'caravelle' sfondate in più punti, con le lamiere in ferro verniciato in disfacimento e le navi completamente affondate ed invase dalle acque. Chissà quanti inquinanti (acque di sentina, idrocarburi, olii, metalli pesanti, ecc.) sono andati dispersi nella Pialassa Piomboni e nel Porto durante i tredici anni di abbandono di questi giganteschi 'rifiuti', e magari finiti anche nei nostri piatti attraverso i molluschi di frodo o il pescato in Pialassa" continua Italia Nostra. "Infine, ci si chiede come sia stato possibile dirottare fondi destinati all' escavo del Candiano, che attende dal 2007, per destinarli invece alla rimozione del relitto Berkan B, dopo aver fatto trascorrere oltre tre anni dal collasso della motonave, lasciata impunemente affondare senza effettuare alcun genere di bonifica del carburante, la cui presenza a bordo era nota" afferma Italia Nostra. "Tante domande, a cui cercheremo di dare risposta, ed una preoccupazione che continua: i cittadini non si arrenderanno finché la bonifica - almeno parziale visti i danni presumibilmente permanenti ormai causati alle acque del Porto ed agli ecosistemi della Pialassa - non sarà terminata" conclude Italia Nostra sezione di Ravenna.



Ravenna Today

Ravenna

Armi al Porto, Ravenna in Comune: "Grazie ai lavoratori. Ogni opposizione alla guerra va appoggiato"

Nota- Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di RavennaToday. Le lavoratrici e i lavoratori del porto hanno vinto: nessun carico d' armamenti sarà inviato da Ravenna verso uno scalo israeliano con il rischio concreto di essere impiegato in operazioni militari in Palestina. Come Ravenna in Comune avevamo immediatamente espresso solidarietà ai lavoratori attraverso le parole del nostro consigliere comunale, Massimo Manzoli: "Nella realtà sconcertante di un conflitto che si prolunga da settantatré anni come quello israelo-palestinese, ogni gesto di opposizione alla guerra va salutato con convinzione e appoggiato in ogni modo. [] Per questo, come Ravenna in Comune, aderiamo all' iniziativa dei lavoratori portuali e alle altre manifestazioni di protesta e di pressione per una giusta pace in Palestina che si terranno nei prossimi giorni e nei mesi a venire". Pur nella consapevolezza che si tratta di una vittoria di alto valore simbolico ma che non impedisce di per sé l' eventuale partenza dei materiali attraverso un altro scalo, siamo estremamente contenti. Il fatto che i lavoratori portuali di Ravenna si siano pronunciati nello stesso modo dei portuali di Genova e Livorno per casi consimili, al di là delle diverse sigle sindacali, ci fa ben sperare per il futuro. Poiché per il passato molte volte armamenti sono stati imbarcati da Ravenna. Grazie dunque ai lavoratori della compagnia portuale e del Terminal Container per la decisione presa. "I lavoratori del porto di Ravenna sentono la responsabilità morale di fare quanto sia nelle proprie possibilità per testimoniare il proprio impegno a favore della pace e si rifiutano di essere in qualsiasi modo complici di quel tragico conflitto o della messa in pericolo del fragile cessate il fuoco in corso" avevano affermato i sindacati. Auspichiamo la stessa determinazione alla prossima occasione che, inevitabilmente, si presenterà. Si era subito preoccupato, infatti, il Presidente della società di gestione del Terminal Container, l' ex vice Sindaco repubblicano Giannantonio Mingozi: "con l' armatore Zim abbiamo un rapporto storico al quale teniamo in modo particolare". Mingozi è presidente del Terminal Container perché nella ripartizione delle poltrone stabilita dall' alleanza a guida PD quella è considerata di pertinenza dei repubblicani. Prima di lui era toccato infatti a Luisa Babini, già segretaria provinciale del PRI. Sono proprio le istituzioni ravennati a non fare una bella figura, dunque. A parte le preoccupazioni del PRI non abbiamo sentito nessuna presa di posizione da parte del PD ed alleati per il coinvolgimento in un traffico militare con un paese in guerra da parte di una società a controllo pubblico come il Terminal Container Ravenna. Né le scusanti addotte da Sapir (nel cui gruppo è TCR) hanno fatto miglior figura. TCR non è certo l' unica impresa portuale cui è consentito la movimentazione di container in Italia, ma neanche nel solo porto di Ravenna (benché sia la più grossa). Nascondersi dietro presunte "ipotesi distorsive delle attività economiche delle quali gli operatori terminalisti potrebbero essere chiamati a rispondere nei confronti degli enti di controllo" pare sinceramente un esercizio di arrampicata sugli specchi. Né ci è parso di vedere assieme a noi rappresentanti dell' attuale maggioranza alla manifestazione di sabato scorso in Piazza Kennedy per una pace giusta in Palestina. Insomma, è sempre facile parlare di pace in generale, più difficile metterla al primo posto nei fatti. Grazie a tutte e tutti coloro che restano coerentemente pacifisti tutti i giorni e non solo durante le cerimonie istituzionali. Ravenna in Comune.



Stato dell'arte degli interventi nel porto di Livorno

Fra i più importanti quelli che riguardano la diga curvilinea e l'avvio dragaggi per darsena Europa

Renato Roffi

LIVORNO Una sorta di bollettino schematico dello stato attuale di molte opere portuali in atto. Così facendo parlare i fatti, senza troppi autoreferenziali giri di parole, palazzo Rosciano presenta in dieci significativi punti quello che si dice lo stato dell'arte degli interventi portuali a Livorno. Ed così, nella sua plastica quanto pregnante chiarezza, che ci piace girare a chi ci segue: Aggiudicato appalto per fornitura di nuove bitte di ancoraggio: importo base gara circa euro 750 mila In corso di esecuzione la fornitura e posa in opera di nuovi parabordo: stato di avanzamento circa 50% (importo base gara circa euro 2 milioni) In corso di esecuzione i lavori di costruzione della nuova viabilità per il molo Italia: stato di avanzamento circa 20% (importo base gara circa euro 800 mila) Provvisoriamente aggiudicati i lavori di raddoppio del magazzino per cellulosa nella zona M e K: importo a base gara circa euro 7,5 milioni Provvisoriamente aggiudicata la manutenzione dei supporti di ancoraggio a terra del bacino galleggiante: importo a base di gara circa euro 1,5 milioni Terminato il progetto esecutivo del nuovo punto di controllo frontaliero del porto di Livorno e in corso la fase di verifica del progetto che terminerà il 15 Giugno. Importo dei lavori a base di gara circa euro 12,5 milioni In corso di ultimazione la verifica del progetto definitivo dei lavori di banchinamento del canale Industriale presso la torre del Marzocco: importo dei lavori a base di gara circa euro 13,5 milioni In corso di verifica il progetto esecutivo dei lavori di manutenzione straordinaria della mantellata esterna della diga curvilinea. Importo dei lavori circa euro 33,5 milioni In data 15 Giugno 2021 inizieranno le operazioni di scavo del pozzo di recupero del microtunnel, lato calata del Magnale, il cui termine è previsto per il 15 Agosto 2021 con la realizzazione della platea di fondo pozzo in calcestruzzo armato. La fase di trivellazione orizzontale (tunneling) è prevista per la seconda metà del mese di Settembre ed avrà una durata di 30 giorni 10. Il 25 Maggio 2021 sono stati provvisoriamente aggiudicati i sondaggi ambientali in mare e le analisi di laboratorio per la caratterizzazione dei dragaggi relativi alla piattaforma Europa: importo a base di gara circa 2,4 milioni di euro



Grimaldi Lines sposta a Piombino da Livorno la linea con Palermo

27 May, 2021 **LIVORNO** - A partire da lunedì prossimo la linea ro-pax **Livorno**-Palermo operata da Grimaldi Lines sarà sostituita dalla linea Piombino-Palermo, la compagnia sposterà da **Livorno** a Piombino le navi Zeus Palace e Cruise Smeralda che sono impiegate sulla tratta. Il Gruppo Grimaldi nel settembre scorso aveva aggiunto un' ulteriore nave ro/pax sulla linea raddoppiando la frequenza delle partenze, garantendo così un servizio giornaliero tra il **porto** di **Livorno** e quello siciliano. Lo stesso collegamento giornaliero con Palermo sarà pertanto assicurato da Piombino, grande opportunità per il **porto** toscano che potrà ampliare i propri collegamenti, ad oggi esclusivamente diretti alle isole Elba, Capraia e Sardegna. Si tratterà di uno spostamento della Linea forse in previsione dell' integrazione di ulteriori traffici su **Livorno**. E pertanto non sarà un ridimensionamento dello scalo labronico con il quale la compagnia ha un solido rapporto e **porto** dal quale partono i collegamenti con la Sardegna, tratta sulla quale si concentra la competizione con le navi del concorrente Onorato. «La scelta di Grimaldi di operare a Piombino il servizio di linea con Palermo rappresenta un importante

segnale di ripartenza per il nostro Sistema Portuale, che dimostra una capacità di adattamento alle mutevoli esigenze di mercato, nell' ottica della piena affermazione della complementarietà dei suoi porti»ha commentato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Luciano Guerrieri. «Come dimostrano i dati di traffico del primo trimestre pubblicati nei giorni scorsi, gli scali portuali dell' Alto Tirreno stanno gradualmente uscendo dalla crisi economica e si apprestano a traguardare nuovi obiettivi di sviluppo, anche in un segmento come quello Ro/Pax, che ha particolarmente sofferto nel 2020». Guerrieri sottolinea come la decisione della Compagnia di trasferire il servizio su Palermo nello scalo piombinese non produca riflessi negativi duraturi sul **porto** di **Livorno**: «Grimaldi ha recentemente rafforzato la propria presenza nello scalo labronico grazie al potenziamento dei servizi di linea esistenti su Olbia e all' immissione di navi più grandi. Il nuovo collegamento da Piombino a Palermo si inquadra tra l' altro in una strategia della Società che andrà comunque a rafforzare il ruolo dello scalo labronico, attraverso il previsto ingresso di almeno un' altra nave».



Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Da Grimaldi prossimamente un servizio tra Piombino e Palermo

Lo annuncia l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. Guerrieri: "Importante segnale di ripartenza"

Prossimamente la compagnia marittima napoletana avvierà un nuovo servizio tra i porti di Palermo e Piombino. Lo annuncia il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, che amministra gli scali di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo. «La scelta di Grimaldi di operare a Piombino il servizio di linea con Palermo - commenta Guerrieri - rappresenta un importante segnale di ripartenza per il nostro sistema portuale, che dimostra una capacità di adattamento alle mutevoli esigenze di mercato, nell' ottica della piena affermazione della complementarità dei suoi porti». «Come dimostrano i dati di traffico del primo trimestre pubblicati nei giorni scorsi - continua Guerrieri - gli scali portuali dell' Alto Tirreno stanno gradualmente uscendo dalla crisi economica e si apprestano a traguardare nuovi obiettivi di sviluppo, anche in un segmento come quello Ro/Pax, che ha particolarmente sofferto nel 2020». Guerrieri sottolinea come la decisione della compagnia Grimaldi di trasferire il servizio su Palermo nello scalo piombinese non produca riflessi negativi duraturi sul **porto** di Livorno: «Grimaldi ha recentemente rafforzato la propria presenza nello scalo labronico grazie al potenziamento dei servizi di linea esistenti su Olbia e all' immissione di navi più grandi. Il nuovo collegamento da Piombino a Palermo si inquadra tra l' altro in una strategia della Società che andrà comunque a rafforzare il ruolo dello scalo labronico, attraverso il previsto ingresso di almeno un' altra nave».



Servizio Piombino-Palermo di Grimaldi

Guerrieri: importante segnale di ripartenza del nostro Sistema portuale

Redazione

LIVORNO La scelta di Grimaldi di operare a Piombino il servizio di linea con Palermo rappresenta un importante segnale di ripartenza per il nostro Sistema Portuale, che dimostra una capacità di adattamento alle mutevoli esigenze di mercato, nell'ottica della piena affermazione della complementarità dei suoi porti. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale nel Mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, commenta così la notizia della prossima inaugurazione del collegamento tra lo scalo piombinese e quello siciliano. Come dimostrano i dati di traffico del primo trimestre pubblicati nei giorni scorsi, gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno gradualmente uscendo dalla crisi economica e si apprestano a traguardare nuovi obiettivi di sviluppo, anche in un segmento come quello Ro/Pax, che ha particolarmente sofferto nel 2020. Guerrieri sottolinea come la decisione della compagnia di trasferire il servizio su Palermo nello scalo piombinese non produca riflessi negativi duraturi sul porto di Livorno: Grimaldi ha recentemente rafforzato la propria presenza nello scalo labronico grazie al potenziamento dei servizi di linea esistenti su Olbia e all'immissione di navi più grandi. Il nuovo collegamento da Piombino a Palermo si inquadra tra l'altro in una strategia della Società che andrà comunque a rafforzare il ruolo dello scalo labronico, attraverso il previsto ingresso di almeno un'altra nave. A vincere, insomma, è tutto il Sistema.



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

L'AdSP annuncia il trasferimento della linea Grimaldi con Palermo da Livorno a Piombino

Dopo le prime anticipazioni da parte di alcuni esponenti politici piombinesi e in attesa dei dettagli ufficiali da parte della shipping company napoletana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha ufficializzato il trasferimento dal porto di Livorno a quello di Piombino della linea di Grimaldi fra la Toscana e il porto di Palermo, in Sicilia. La scelta di Grimaldi di operare a Piombino il servizio di linea con Palermo rappresenta un importante segnale di ripartenza per il nostro sistema portuale, che dimostra una capacità di adattamento alle mutevoli esigenze di mercato, nell'ottica della piena affermazione della complementarità dei suoi porti ha detto il presidente della port authority toscana, Luciano Guerrieri. Come dimostrano i dati di traffico del primo trimestre pubblicati nei giorni scorsi, gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno gradualmente uscendo dalla crisi economica e si apprestano a traguardare nuovi obiettivi di sviluppo, anche in un segmento come quello ro/pax, che ha particolarmente sofferto nel 2020. Guerrieri sottolinea come la decisione della Compagnia di trasferire il servizio su Palermo nello scalo piombinese non produca riflessi negativi duraturi sul porto di Livorno: Grimaldi ha recentemente rafforzato la propria presenza nello scalo labronico grazie al potenziamento dei servizi di linea esistenti su Olbia e all'immissione di navi più grandi. Il nuovo collegamento da Piombino a Palermo si inquadra tra l'altro in una strategia della società che andrà comunque a rafforzare il ruolo dello scalo labronico, attraverso il previsto ingresso di almeno un'altra nave. A vincere, insomma, è tutto il sistema portuale secondo la port authority. Lo scorso settembre il Gruppo Grimaldi aveva annunciato il potenziamento dei propri collegamenti per il trasporto merci e passeggeri tra il Centro Italia e la Sicilia grazie all'introduzione di tonnellaggio aggiuntivo con una seconda nave ro-pax proprio tra i porti di Livorno e Palermo raddoppiando la frequenza e trasformando in un servizio giornaliero. Nei mesi scorsi aveva espresso interesse per lo scalo di Piombino anche l'armatore Umberto Lazzaretti della compagnia Glenhallen per un potenziamento della linea con la Libia di cui al momento non si hanno più avute notizie.



Crociere: Msc scommette su Ancona, chiesta concessione 25 anni

Prima fase nella banchina 15, poi banchinamento molo Clementino

(ANSA) - ANCONA, 27 MAG - Msc Crociere, una delle principali compagnie mondiali di navigazione, scommette sul porto di Ancona come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico: ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione Adsp nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni. A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. L'incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull'indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un'opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che saranno stimolati a tornare come turisti. La realizzazione del nuovo terminal crociere al molo Clementino contribuirà ad incrementare uno sviluppo sostenibile del turismo dando anche respiro agli operatori del settore turistico e del commercio fra i più colpiti dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. (ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Msc scommette su Ancona: chiesta la concessione del terminal crociere

PROGETTO - La compagnia, se l' iter andrà a buon fine, avrà in gestione uno spazio di oltre 7mila metri quadrati una volta realizzata la nuova banchina al Molo Clementino. L' assessore Ida Simonella: «Un' occasione da non perdere» 27 Maggio 2021 - Ore 17:48 foto d' archivio Msc Crociere, una delle principali compagnie mondiali di navigazione, scommette su Ancona come destinazione e come hub dell' industria crocieristica in Adriatico. Un' opportunità di crescita per il traffico delle crociere nello scalo con evidenti ricadute sull' economia e sul turismo della città e del territorio. La compagnia ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un' area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell' Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione Adsp nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni, una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli organi competenti, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, Regione Marche, Comune di Ancona, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio delle Marche, Capitaneria di porto di Ancona, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza, Marina Militare, Polizia di frontiera, Agenzia del Demanio, con il loro continuo coinvolgimento nell' iter di realizzazione e della comunità locale. A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l' anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l' arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un' area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. L' assessore Simonella con **Giampieri** Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. L' incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull' indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un' opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che, grazie alla percezione positiva della bellezza, della storia, della cultura della regione, saranno stimolati a tornare come turisti per approfondirne la conoscenza. La realizzazione del nuovo terminal crociere al molo Clementino contribuirà ad incrementare uno sviluppo sostenibile del turismo dando anche respiro agli operatori del settore turistico e del commercio fra i più colpiti dalle conseguenze dell' emergenza sanitaria. «La richiesta di concessione è l' avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura Adsp gestirà, come sempre, in maniera professionale - dice il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Un' iniziativa di un' importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto». «Questa proposta a noi dice due cose: da un lato l' interesse di Msc per questo territorio e la volontà di consolidare e dare spessore ad un percorso di attenzione e collaborazione coltivato negli anni tra i vertici della compagnia, il porto e la città - sottolinea l' assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella-. Dall' altro lato una occasione per Ancona di diventare un





Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

della crocieristica. Un' occasione da non perdere» . «Una delle più grandi compagnie al mondo formalizza proposte concrete per il porto di Ancona - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri**-. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un' amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un' eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell' Adsp che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona: Msc Crociere scommette sul porto come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico

(FERPRESS) Ancona, 27 MAG Msc Crociere, una delle principali compagnie mondiali di navigazione, scommette su Ancona come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico. Un'opportunità di crescita per il traffico delle crociere nello scalo con evidenti ricadute sull'economia e sul turismo della città e del territorio. La compagnia ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione **Adsp** nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni, una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli organi competenti, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, Regione Marche, Comune di Ancona, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio delle Marche, Capitaneria di porto di Ancona, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza, Marina Militare, Polizia di frontiera, Agenzia del Demanio, con il loro continuo coinvolgimento nell'iter di realizzazione e della comunità locale.

A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Diversi gli elementi di crescita per il lavoro e per l'economia del territorio che derivano dalla richiesta di Msc Crociere che dimostra così di credere nelle potenzialità del porto d'oro, della città e di tutto il territorio marchigiano realizzandovi un investimento a lungo termine. Una compagnia leader di mercato nel Mediterraneo che fa della sostenibilità una delle sue priorità applicando sulle sue navi tecnologie all'avanguardia per ridurre al minimo l'impatto ambientale. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. L'incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull'indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un'opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che, grazie alla percezione positiva della bellezza, della storia, della cultura della regione, saranno stimolati a tornare come turisti per approfondirne la conoscenza. La realizzazione del nuovo terminal crociere al molo Clementino contribuirà ad incrementare uno sviluppo sostenibile del turismo dando anche respiro agli operatori del settore turistico e del commercio fra i più colpiti dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. La richiesta di concessione è l'avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura **Adsp** gestirà, come sempre, in maniera professionale dice il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Un'iniziativa di un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto. Questa proposta a noi dice due cose: da un lato l'interesse di Msc

Ferpress
AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA
<http://www.ferpress.it>

Ancona: Msc Crociere scommette sul porto come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico

Author : com

Date : 27 Maggio 2021

(FERPRESS) - Ancona, 27 MAG - Msc Crociere, una delle principali compagnie mondiali di navigazione, scommette su Ancona come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico. Un'opportunità di crescita per il traffico delle crociere nello scalo con evidenti ricadute sull'economia e sul turismo della città e del territorio.

La compagnia ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione Adsp nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni, una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli organi competenti, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, Regione Marche, Comune di Ancona, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio delle Marche, Capitaneria di porto di Ancona, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza, Marina Militare, Polizia di frontiera, Agenzia del Demanio, con il loro continuo coinvolgimento nell'iter di realizzazione e della comunità locale.

A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico.

Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni e opposizioni hanno 60 giorni di tempo.

Diversi gli elementi di crescita per il lavoro e per l'economia del territorio che derivano dalla richiesta di Msc Crociere che dimostra così di credere nelle potenzialità del porto d'oro, della città e di tutto il territorio marchigiano realizzandovi un investimento a lungo termine. Una compagnia leader di mercato nel Mediterraneo che fa della sostenibilità una delle sue priorità applicando sulle sue navi tecnologie all'avanguardia per ridurre al minimo l'impatto ambientale.

Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441.

L'incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull'indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un'opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che, grazie alla percezione positiva della bellezza, della storia, della cultura della regione, saranno stimolati a tornare come turisti per approfondirne la conoscenza.

1/2

per questo territorio e la volontà di consolidare e dare spessore ad un percorso di attenzione e collaborazione coltivato negli anni tra i vertici della compagnia, il porto e la città sottolinea l'assessore al Porto del Comune



FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di Ancona, Ida Simonella-. Dall'altro lato una occasione per Ancona di diventare un tassello importante nelle strategie complessive dei uno dei principali player mondiali della crocieristica. Un'occasione da non perdere. Una delle più grandi compagnie al mondo formalizza proposte concrete per il porto di Ancona afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri-. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'Adsp che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune.

MSC crociere presenta istanza di concessione per ottenere la gestione del traffico crocieristico nel porto di Ancona

La richiesta include la proposta di costruire un nuovo terminal al molo Clementino MSC crociere ha presentato istanza di concessione per ottenere in gestione il terminal crociere del porto di Ancona e un'area della banchina 15, nonché per realizzare un terminal crociere sul nuovo banchinamento del molo Clementino che sarà realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. L'istanza è per una concessione della durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. L'AdSP ha reso noto che la prima fase, transitoria, a partire dal 2022 è relativa al terminal crociere e ad un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo

fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione nel luglio 2019 (del 24 luglio 2019), che dovrebbe avvenire entro cinque anni una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte delle autorità competenti. L'ente portuale ha specificato che, a regime, il traffico dei passeggeri stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da MSC Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico che sarebbe a carico della stessa MSC anche per la fase di progettazione. L'AdSP ha ricordato che dalla pubblicazione della richiesta presentata dalla compagnia crocieristica, anche in ambito europeo, i soggetti interessati avranno 60 giorni di tempo per presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni. «La richiesta di concessione - ha spiegato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli - è l'avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura AdSP gestirà, come sempre, in maniera professionale. Un'iniziativa di un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto». «Una delle più grandi compagnie al mondo - ha sottolineato il presidente dell'ente portuale, Rodolfo Giampieri - formalizza proposte concrete per il porto di Ancona. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'AdSP che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune». Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita: sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di 1.189.441 passeggeri. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail



MSC crociere presenta istanza di concessione per ottenere la gestione del traffico crocieristico nel porto di Ancona

La richiesta include la proposta di costruire un nuovo terminal al molo Clementino

MSC crociere ha presentato istanza di concessione per ottenere in gestione il terminal crociere del porto di Ancona e un'area della banchina 15, nonché per realizzare un terminal crociere sul nuovo banchinamento del molo Clementino che sarà realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

L'istanza è per una concessione della durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. L'AdSP ha reso noto che la prima fase, transitoria, a partire dal 2022 è relativa al terminal crociere e ad un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione nel luglio 2019 (del 24 luglio 2019), che dovrebbe avvenire entro cinque anni una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte delle autorità competenti.

Il molo portuale ha specificato che, a regime, il traffico dei passeggeri stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico.

Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da MSC Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico che sarebbe a carico della stessa MSC anche per la fase di progettazione.

L'AdSP ha ricordato che dalla pubblicazione della richiesta presentata dalla compagnia crocieristica, anche in ambito europeo, i soggetti interessati avranno 60 giorni di tempo per presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni.

«La richiesta di concessione - ha spiegato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli - è l'avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura AdSP gestirà, come sempre, in maniera professionale. Un'iniziativa di un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto».

«Una delle più grandi compagnie al mondo - ha sottolineato il presidente dell'ente portuale, Rodolfo Giampieri - formalizza proposte concrete per il porto di Ancona. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'AdSP che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune».

Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Msc Crociere vuole il terminal di Ancona

La compagnia presenta istanza di concessione di 25 anni per gestire in una prima fase il polo crocieristico attuale, poi progettare e costruirne uno nuovo

Msc Crociere vuole il terminal crociere di Ancona per potenziare ed espandere le attività crocieristiche nel porto marchigiano. La compagnia elvetica ha inviato all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centrale un'istanza di concessione di 25 anni per una serie di attività, la gestione del terminal crociere, di una parte della banchina 15 e la progettazione e gestione di un nuovo terminal crocieristico sul molo Clementino. I 25 anni sono divisi in due fasi. La prima, transitoria, inizierebbe nel 2022 sul terminal crociere esistente, un'area demaniale di 3,630 metri quadrati sulla banchina 15. La seconda fase inizierebbe una volta realizzato il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, che dovrebbe avvenire in circa cinque anni, come indicato a luglio 2019 dal Comitato di gestione dell'autorità portuale, dopo tutta una serie di conferenze di servizi tra gli enti territoriali e nazionali, oltre ai ministeri competenti. A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di tra i 300 e i 400 mila crocieristi l'anno, ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno in alta stagione. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7,400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal crocieristico, che sarebbe a carico di Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona sono saliti a poco più di 100 mila passeggeri, con un incremento del 49 per cento sul 2018, quando sono stati circa 67 mila, su un totale annuale di passeggeri generali intorno al milione di unità. Per il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli, l'istanza di concessione è «un'iniziativa di un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto». Per l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, è «la volontà di consolidare e dare spessore ad un percorso di attenzione e collaborazione coltivato negli anni tra i vertici della compagnia, il porto e la città». «Una delle più grandi compagnie al mondo formalizza proposte concrete per il porto di Ancona», afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri. «Una cosa conclude - che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'Adsp che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune».



Msc Crociere investe su porto Ancona

Presentata domanda di concessione per il terminal crociere

Redazione

ANCONA Msc Crociere scommette su Ancona come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico. Un'opportunità di crescita per il traffico delle crociere nello scalo con evidenti ricadute sull'economia e sul turismo della città e del territorio. La compagnia ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione **Adsp** nel Luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni, una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli organi competenti, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, Regione Marche, Comune di Ancona, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio delle Marche, Capitaneria di porto di Ancona, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza, Marina Militare, Polizia di frontiera, Agenzia del Demanio, con il loro continuo coinvolgimento nell'iter di realizzazione e della comunità locale. A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Diversi gli elementi di crescita per il lavoro e per l'economia del territorio che derivano dalla richiesta di Msc Crociere che dimostra così di credere nelle potenzialità del porto dorico, della città e di tutto il territorio marchigiano realizzandovi un investimento a lungo termine. Una compagnia leader di mercato nel Mediterraneo che fa della sostenibilità una delle sue priorità applicando sulle sue navi tecnologie all'avanguardia per ridurre al minimo l'impatto ambientale. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. L'incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull'indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un'opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che, grazie alla percezione positiva della bellezza, della storia, della cultura della regione, saranno stimolati a tornare come turisti per approfondirne la conoscenza. La realizzazione del nuovo terminal crociere al molo Clementino contribuirà ad incrementare uno sviluppo sostenibile del turismo dando anche respiro agli operatori del settore turistico e del commercio fra i più colpiti dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. La richiesta di concessione è l'avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura **Adsp** gestirà, come sempre, in maniera professionale dice il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Un'iniziativa di



un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto. Questa proposta a noi dice due cose: da un lato l'interesse di Msc per questo territorio e la volontà di consolidare e dare spessore ad un percorso di attenzione e collaborazione coltivato negli anni tra i vertici della compagnia, il porto e la città sottolinea l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella-. Dall'altro lato una occasione per Ancona di diventare un tassello



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

importante nelle strategie complessive dei uno dei principali player mondiali della crocieristica. Un'occasione da non perdere. Una delle più grandi compagnie al mondo formalizza proposte concrete per il porto di Ancona afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri-. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'Adsp che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune.

MSC Crociere punta la prua verso Ancona

La compagnia di Aponte chiede la concessione del terminal crociere e intende realizzarne uno nuovo al molo Clementino. Giampieri entusiasta: 'Il coronamento di anni di impegno'

MSC Crociere punta la prua verso il porto di Ancona. La compagnia che fa capo a Gianluigi Aponte, infatti, ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022, per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione **Adsp** nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni. A quel punto, la concessione interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa MSC anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Secondo l'Authority, 'a regime il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico'. 'Una delle più grandi compagnie al mondo formalizza proposte concrete per il porto di Ancona - afferma il presidente uscente dell'Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri, numero uno di **Assoporti** - Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'**AdSP** che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune'. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. 'La richiesta di concessione è l'avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura **Adsp** gestirà, come sempre, in maniera professionale - dice il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli - Un'iniziativa di un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto'. 'Questa proposta a noi dice due cose: da un lato l'interesse di Msc per questo territorio e la volontà di consolidare e dare spessore ad un percorso di attenzione e collaborazione coltivato negli anni tra i vertici della compagnia, il porto e la città - sottolinea l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella- Dall'altro lato una occasione per Ancona di diventare un tassello importante nelle strategie complessive dei uno dei principali player mondiali della crocieristica. Un'occasione da non perdere'.



MSC Crociere chiede concessione di 25 anni nel porto di Ancona

Redazione

Ancona - MSC Crociere ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni nel **porto** di **Ancona**. La richiesta si riferisce a due fasi separate. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Si tratterebbe di un contratto in vigore fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione Adsp nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni. A regime, il traffico passeggeri stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400mila crocieristi l'anno ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da MSC interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa MSC anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel **porto** di **Ancona** hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. L'incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull'indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un'opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che saranno stimolati a tornare come turisti. La realizzazione del nuovo terminal crociere al molo Clementino contribuirà ad incrementare uno sviluppo sostenibile del turismo dando anche respiro agli operatori del settore turistico e del commercio fra i più colpiti dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria.

≡ MENU **ShipMag.** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech IT

PROGETTI PORTI

MSC Crociere chiede concessione di 25 anni nel porto di Ancona

27 MAGGIO 2021 - Redazione



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Msc Crociere investirà su Ancona: richiesta concessione per il terminal crociere

Msc Crociere ha deciso di puntare su Ancona, con una richiesta di concessione nello scalo dalla durata di complessivi 25 anni. La compagnia, che a regime stima di poter portare nel porto dorico 350-400 mila crocieristi l'anno, precisamente ha fatto domanda per una concessione transitoria per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15 a partire dal 2022. Questo, spiega la **AdSP**, fino alla realizzazione, da parte dell'ente, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, che dovrebbe avvenire entro cinque anni dopo il perfezionamento delle procedure di variante localizzata, ora sottoposte a verifiche ambientali e di fattibilità da parte delle autorità competenti. Una volta ultimata la nuova banchina, la concessione riguarderà un'area di circa 7.400 metri quadrati su cui sarà realizzato un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Come accennato, a regime Msc Crociere stima di portare al molo Clementino circa 350-400 mila crocieristi l'anno, prevedendo anche l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Da evidenziare che nel 2019 il porto di Ancona aveva registrato il suo record storico movimentando un totale di 100.109 crocieristi, il 49% rispetto ai 67.031 del 2018. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco ha commentato il presidente uscente dell'**AdSP** Rodolfo Giampieri. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'**Adsp** che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune.



Msc investe su Ancona: chiesta la concessione per il terminal crociere

Msc Crociere, una delle principali compagnie mondiali di navigazione, scommette su Ancona come destinazione e come hub dell'industria crocieristica in Adriatico. Un'opportunità di crescita per il traffico delle crociere nello scalo con evidenti ricadute sull'economia e sul turismo della città e del territorio. La compagnia ha fatto richiesta di concessione per una durata complessiva di 25 anni, periodo suddiviso in due fasi. La prima, transitoria, a partire dal 2022 per il terminal crociere e un'area demaniale di circa 3.630 metri quadrati alla banchina 15. Questo fino alla realizzazione, da parte dell'Autorità di sistema portuale, del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, come indicato dal Comitato di gestione **Adsp** nel luglio 2019, che dovrebbe avvenire entro cinque anni, una volta perfezionate le procedure di variante localizzata sottoposte a tutta una serie di verifiche ambientali e di fattibilità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli organi competenti, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, Regione Marche, Comune di Ancona, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio delle Marche, Capitaneria di porto di Ancona, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza, Marina Militare, Polizia di frontiera, Agenzia del Demanio, con il loro continuo coinvolgimento nell'iter di realizzazione e della comunità locale. A regime, il movimento stimato al molo Clementino sarà di circa 350-400 mila crocieristi l'anno relativi alla durata di una stagione crocieristica ipotizzando l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. Una volta realizzata la nuova banchina al molo Clementino, la concessione richiesta da Msc Crociere interesserà un'area di circa 7.400 metri quadrati per la realizzazione di un terminal destinato al traffico crocieristico, che sarebbe a carico della stessa Msc anche per la fase di progettazione. Dalla pubblicazione della richiesta, anche in ambito europeo, i soggetti interessati a presentare eventuali domande concorrenti, osservazioni o opposizioni hanno 60 giorni di tempo. Diversi gli elementi di crescita per il lavoro e per l'economia del territorio che derivano dalla richiesta di Msc Crociere che dimostra così di credere nelle potenzialità del porto dorico, della città e di tutto il territorio marchigiano realizzando un investimento a lungo termine. Una compagnia leader di mercato nel Mediterraneo che fa della sostenibilità una delle sue priorità applicando sulle sue navi tecnologie all'avanguardia per ridurre al minimo l'impatto ambientale. Nel 2019, ultima stagione pre pandemia, i crocieristi nel porto di Ancona hanno registrato un record di crescita. Sono stati 100.109, con un incremento del +49% sul 2018 quando furono 67.031, su un totale annuale di passeggeri di 1.189.441. L'incremento del traffico crocieristico avrà ricadute positive sull'indotto, con la creazione di ricchezza diffusa sul territorio. Sarà anche un'opportunità straordinaria per far conoscere le Marche ai crocieristi che, grazie alla percezione positiva della bellezza, della storia, della cultura della regione, saranno stimolati a tornare come turisti per approfondirne la conoscenza. La realizzazione del nuovo terminal crociere al molo Clementino contribuirà ad incrementare uno sviluppo sostenibile del turismo dando anche respiro agli operatori del settore turistico e del commercio fra i più colpiti dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. La richiesta di concessione è l'avvio di una procedura amministrativa complessa che la struttura **Adsp** gestirà, come sempre, in maniera professionale dice il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Un'iniziativa di un'importante compagnia che rappresenta una grande opportunità per il porto. Questa proposta a noi dice due cose: da un lato l'interesse di Msc per questo territorio e la volontà di consolidare e dare spessore ad un percorso di attenzione e collaborazione coltivato negli anni



tra i vertici della compagnia, il porto e la città sottolinea l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella.
Dall'altro lato una



occasione per Ancona di diventare un tassello importante nelle strategie complessive dei uno dei principali player mondiali della crocieristica. Un'occasione da non perdere. Una delle più grandi compagnie al mondo formalizza proposte concrete per il porto di Ancona afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri-. Una cosa che ci riempie di soddisfazione perché corona anni di impegno di tutti per consolidare il ruolo leader dello scalo in uno scenario internazionale con un'amministrazione comunale sempre convinta al nostro fianco. Ora ci sarà una pubblicazione in ambito europeo per dare massima diffusione e trasparenza alla richiesta. È un'eredità che cediamo volentieri al presidente Africano e alla nuova governance dell'Adsp che potranno fare tutte le valutazioni e le scelte strategiche che riterranno opportune.

Lanterna rossa off limits, ora rischia di chiudere per sempre. Il comandante del porto: «Il molo è pericoloso»

ANCONA - Il giallo della Lanterna rossa non è un gioco di parole, ma un caso dai risvolti imprevedibili. Si è mossa anche la Procura per far luce con un fascicolo esplorativo - dunque, senza indagati né ipotesi di reato - sulle motivazioni per cui questo luogo del cuore sia off limits da 7 mesi esatti. Fino a che punto c'entrano il Covid e il progetto di demolizione di parte del molo Nord? Cessata l'emergenza sanitaria, la passeggiata mozzafiato tornerà accessibile? LEGGI ANCHE Lanterna rossa chiusa da 7 mesi anche in zona gialla, la Procura vuole sapere il perché: aperto un fascicolo Domande senza risposta, per ora. Al di là dell'inchiesta giudiziaria, nessuno sa esattamente cosa succederà quando il capoluogo tornerà in zona bianca. La certezza è che il divieto d'accesso, stabilito dall'ordinanza 82 del 26 ottobre 2020 firmata dal presidente dell'Autorità portuale **Rodolfo Giampieri** e giustificato dall'emergenza Covid e dal fatto che «la costante presenza di persone negli spazi del molo Nord del porto di Ancona, data la loro ristrettezza, costituisce di fatto motivo di assembramento», resterà in vigore «fino a diversa disposizione». Logica vuole che il provvedimento dovrebbe permanere fino al

termine dello stato d'emergenza, fissato dal Consiglio dei Ministri al 31 luglio, o comunque fino al ritorno del capoluogo in zona bianca. Almeno questo è l'auspicio dell'assessore Ida Simonella, che chiarisce: «L'ordinanza di chiusura è legata alle condizioni di sicurezza da garantire nella fase di pandemia e sicuramente l'Adsp avrà valutato accuratamente anche con gli organi competenti. Con la fine dell'emergenza pandemica terminerà l'efficacia dell'ordinanza - spiega -. L'auspicio è di tornare a rivivere quello spazio a cui tutti i cittadini sono legati. È parte del vissuto della città. Naturalmente le valutazioni sulla sicurezza in generale sono in capo ad autorità competenti in porto. Quella va garantita, speriamo si trovi una quadra, soluzioni che concilino sicurezza e vivibilità, come fatto in questi anni». L'ipotesi: consentire il passaggio ai pedoni al molo Nord solo quando non è previsto il passaggio di navi. Ma non è solo questione di Covid. Il rischio è che la Lanterna rossa resti chiusa a oltranza per ragioni di sicurezza. «Personalmente la ritengo pericolosa: il porto di Ancona è l'unico in Italia in cui si passeggia su un molo foraneo» dice il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto. Una valutazione che non lascia intravedere spiragli di riapertura, alla luce anche dello "Studio di navigabilità nel nuovo porto di Ancona, ad opere di sopraflutto completate, con e senza demolizione di 100 metri del molo nord" redatto dal Cetena di Genova nel 2013, secondo cui le manovre delle navi «risultano più impegnative (traiettoria a zig-zag molto accentuata), essendo necessario utilizzare maggiormente macchina, timoni ed eventualmente rimorchiatori; nel caso invece di molo Nord demolito di 100 m, la manovra è più fluida e l'utilizzo della macchina e timone è meno esasperato». Di qui il progetto di demolizione, con arretramento della Lanterna rossa, a cui lavora il Provveditorato alle opere pubbliche: i tempi si sono allungati per una serie di impreviste criticità, come lo smaltimento di detriti di demolizione, che hanno fatto lievitare i costi previsti a 11 milioni. «Cosa succederà in zona bianca? Deciderà l'Autorità portuale - risponde Moretti - ma ritengo pericoloso l'accesso delle persone al molo Nord: bisogna sempre prevedere gli imprevisti, come l'avaria di una nave o un errore umano, con tutte le conseguenze del caso». Pesa nella valutazione la tragedia del 2013 a Genova, con la morte di 9 persone travolte dal crollo della torre dei piloti dopo l'impatto con una motonave Jolly Nero: in 7 sono stati condannati, tra cui l'ex comandante della Capitaneria di Genova. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico.it
27 Maggio - ore 08:28

ANCONA

Lanterna rossa off limits, ora rischia di chiudere per sempre. Il comandante del porto: «Il molo è pericoloso»

ANCONA - Il giallo della Lanterna rossa non è un gioco di parole, ma un caso dai risvolti imprevedibili. Si è mossa anche la Procura per far luce con un fascicolo esplorativo - dunque, senza indagati né ipotesi di reato - sulle motivazioni per cui questo luogo del cuore sia off limits da 7 mesi esatti. Fino a che punto c'entrano il Covid e il progetto di demolizione di parte del molo Nord? Cessata l'emergenza sanitaria, la passeggiata mozzafiato tornerà accessibile? LEGGI ANCHE Lanterna rossa chiusa da 7 mesi anche in zona gialla, la Procura vuole sapere il perché: aperto un fascicolo Domande senza risposta, per ora. Al di là dell'inchiesta giudiziaria, nessuno sa esattamente cosa succederà quando il capoluogo tornerà in zona bianca. La certezza è che il divieto d'accesso, stabilito dall'ordinanza 82 del 26 ottobre 2020 firmata dal presidente dell'Autorità portuale **Rodolfo Giampieri** e giustificato dall'emergenza Covid e dal fatto che «la costante presenza di persone negli spazi del molo Nord del porto di Ancona, data la loro ristrettezza, costituisce di fatto motivo di assembramento», resterà in vigore «fino a diversa disposizione». Logica vuole che il provvedimento dovrebbe permanere fino al termine dello stato d'emergenza, fissato dal Consiglio dei Ministri al 31 luglio, o comunque fino al ritorno del capoluogo in zona bianca. Almeno questo è l'auspicio dell'assessore Ida Simonella, che chiarisce: «L'ordinanza di chiusura è legata alle condizioni di sicurezza da garantire nella fase di pandemia e sicuramente l'Adsp avrà valutato accuratamente anche con gli organi competenti. Con la fine dell'emergenza pandemica terminerà l'efficacia dell'ordinanza - spiega -. L'auspicio è di tornare a rivivere quello spazio a cui tutti i cittadini sono legati. È parte del vissuto della città. Naturalmente le valutazioni sulla sicurezza in generale sono in capo ad autorità competenti in porto. Quella va garantita, speriamo si trovi una quadra, soluzioni che concilino sicurezza e vivibilità, come fatto in questi anni». L'ipotesi: consentire il passaggio ai pedoni al molo Nord solo quando non è previsto il passaggio di navi. Ma non è solo questione di Covid. Il rischio è che la Lanterna rossa resti chiusa a oltranza per ragioni di sicurezza. «Personalmente la ritengo pericolosa: il porto di Ancona è l'unico in Italia in cui si passeggia su un molo foraneo» dice il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto. Una valutazione che non lascia intravedere spiragli di riapertura, alla luce anche dello "Studio di navigabilità nel nuovo porto di Ancona, ad opere di sopraflutto completate, con e senza demolizione di 100 metri del molo nord" redatto dal Cetena di Genova nel 2013, secondo cui le manovre delle navi «risultano più impegnative (traiettoria a zig-zag molto accentuata), essendo necessario utilizzare maggiormente macchina, timoni ed eventualmente rimorchiatori; nel caso invece di molo Nord demolito di 100 m, la manovra è più fluida e l'utilizzo della macchina e timone è meno esasperato». Di qui il progetto di demolizione, con arretramento della Lanterna rossa, a cui lavora il Provveditorato alle opere pubbliche: i tempi si sono allungati per una serie di impreviste criticità, come lo smaltimento di detriti di demolizione, che hanno fatto lievitare i costi previsti a 11 milioni. «Cosa succederà in zona bianca? Deciderà l'Autorità portuale - risponde Moretti - ma ritengo pericoloso l'accesso delle persone al molo Nord: bisogna sempre prevedere gli imprevisti, come l'avaria di una nave o un errore umano, con tutte le conseguenze del caso». Pesa nella valutazione la tragedia del 2013 a Genova, con la morte di 9 persone travolte dal crollo della torre dei piloti dopo l'impatto con una motonave Jolly Nero: in 7 sono stati condannati, tra cui l'ex comandante della Capitaneria di Genova. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

VIDEO PIU' VISTO

La dieta di Mary Blair: cosa mangia per restare sana in forma dopo 3 gravidanze

Giulia Neri, la villa super lusso di Bologna è chiamata "Tremila"

La dieta di Mary Blair: cosa mangia per restare sana in forma dopo 3 gravidanze

Sicurezza in porto, Gariglio: "La revisione della legge non è più rinviabile"

Redazione

Roma - "Maggiori controlli e una revisione complessiva della legge sulla sicurezza dei lavoratori portuali sono questioni non più rinviabili. L'ennesima tragedia avvenuta ieri nel porto di Salerno dove ha perso la vita un ragazzo di 35 anni non può essere ignorata dal Parlamento". Lo dichiara il capogruppo del PD in commissione Trasporti sulla morte di Matteo Leone, a seguito delle ferite riportate in un incidente sul lavoro. "Occorre, inoltre, attuare la riforma introdotta lo scorso anno con l'approvazione delle norme sulle operazioni di autoproduzione nelle navi: si tratta di misure che sono state varate per garantire una maggiore sicurezza e tutela dei lavoratori impiegati. È necessario investire nella prevenzione e nella formazione, introdurre protocolli di sicurezza adeguati, intervenire sui carichi lavoro e sulla revisione dei lavori usuranti e intensificare i controlli delle autorità preposte", conclude Gariglio.

MENU

ShipMag.
SHIPPING MAGAZINE

CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech 1F

LAVORO FPRO

Sicurezza in porto,
Gariglio: "La revisione
della legge non è più
rinviabile"

27 MAGGIO 2021 - Redazione

Scomparsa di Matteo e delle vittime sul lavoro: lutto cittadino a Salerno

Redazione

Salerno - Proclamato il lutto cittadino per la giornata di domani per la scomparsa del giovane Matteo Leone e per tutte le vittime sul lavoro. 'Nel giorno dei funerali di Matteo - ha spiegato il sindaco di **Salerno** Vincenzo Napoli - partecipiamo al dolore dei suoi familiari, degli amici e dei colleghi. Siamo tutti sconvolti da una morte così atroce e assurda. Il lutto cittadino è un gesto simbolico e necessario per ricordare che episodi del genere non dovrebbero mai accadere. La sicurezza sul lavoro deve essere una prerogativa indispensabile per tutti. L'Amministrazione comunale è addolorata per la morte di questo giovane, la cui vita è stata spezzata nel fiore degli anni '. A chiedere il lutto cittadino sono stati per primi la Filt Cgil a nome di G. Arpino e la Uiltrasporti presieduta da A. Guerrazzi in una nota (vedi foto) inviata al sindaco di **Salerno**, alla Giunta Comunale ed all' onorevole Piero De Luca a cui viene chiesto di "istituire il lutto cittadino in seguito al tragico incidente avvenuto sul lavoro nel **porto** di **Salerno**, in cui ha perso la vita un giovane lavoratore della CULP Flavio Gioia".

MENU

ShipMag.
SHIPPING MAGAZINE

CERCA Q

[Crociere](#) [Cargo](#) [Cantieri&Difesa](#) [Yacht](#) [Porti](#) [Logistica](#) [Green&Tech](#) [IF](#)

PSM

Scomparsa di Matteo e delle vittime sul lavoro: lutto cittadino a Salerno

27 MAGGIO 2021 - Redazione

Porto di Barletta incompatibile con sede ANGLAT

Redazione

BARLETTA La presenza della sede dell'Associazione ANGLAT Sport Insieme all'interno del porto di Barletta non è oggettivamente compatibile con i profili di sicurezza in primo luogo degli stessi associati, nonché di tutti coloro che operano all'interno dell'area portuale. In occasione della redazione del Piano di Emergenza Esterna (PEE) per stabilimenti a rischio incidente rilevante del deposito IP-API all'interno del porto di Barletta, approvato in questi giorni dalla Prefettura di Barletta Andria Trani, è emersa l'incompatibilità della sede dell'ANGLAT, proprio a due passi dal deposito di carburanti che determina un intuibile ed elevato rischio. Per tali ragioni, da subito l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, assieme alla Prefettura di Barletta Andria e Trani, al Comune di Barletta ed alla Capitaneria di Porto si sono adoperati per individuare soluzioni alternative, dove garantire la prosecuzione delle meritorie attività dell'Associazione. Nel corso di una riunione tenutasi presso la sede del Palazzo del Governo lo scorso 28 aprile, l'Ente portuale, proprio a tutela della sicurezza delle persone che abitualmente frequentano l'Associazione, aveva proposto il manufatto ex Cap Ruggiero, di circa 70 mq, ubicato nelle adiacenze del moletto pescatori e che dispone di un ampio piazzale, dove, peraltro, non vi è alcun pregiudizio amministrativo rispetto all'eventuale installazione di un nuovo pontile a mare. Tale proposta fu subito accolta favorevolmente dagli esponenti dell'ANGLAT. La stessa Autorità di Sistema Portuale si era, altresì, impegnata ad effettuare, a proprie spese e cura, un intervento di pulizia straordinaria della struttura e a concedere, su eventuale richiesta, l'occupazione anticipata dell'immobile, assicurando, finanche, la possibilità di autorizzare, su istanza dell'ANGLAT, l'utilizzo del pontile installato sulla banchina n.1, sino alla realizzazione della nuova struttura, al fine di non limitare in alcun modo l'importante attività sino ad oggi svolta. Dopo aver in un primo momento condiviso tale percorso, tuttavia, l'Associazione ha contestato la necessità di dover cambiare sede, ritenendo le condizioni di criticità preesistenti e quindi, di fatto, riconoscendone l'esistenza. In ragione del prioritario interesse pubblico legato ad inderogabili ed improcrastinabili esigenze di sicurezza, gli Organi preposti hanno dunque revocato la licenza all'Associazione. Sono certo che anche i responsabili dell'Associazione tengano alla sicurezza dei loro iscritti proprio quanto teniamo noi e tutti i gli altri soggetti competenti che hanno certificato l'assoluta incompatibilità della compresenza nella stessa area della sede dell'ANGLAT e dei depositi IP-API- commenta il Presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Garantire la sicurezza delle persone, a maggior ragione se diversamente abili, è un dovere imprescindibile e una priorità fondamentale. Abbiamo tutti, ancora, le lacrime agli occhi per quanto accaduto alla Funivia Stresa Mottarone. Una tragedia che insegna che mai nulla deve essere lasciato al caso, trascurato, non curato, non controllato, non valutato. L'AdSP si fa parte diligente per individuare ulteriori ipotesi di diversa localizzazione, in condizioni di sicurezza, che possano essere accolte dall'Associazione. La strada del dialogo e della condivisione è l'unico strumento in grado di portare ai risultati migliori.



Brindisi Report

Brindisi

Vertenza Sir: accordo in prefettura, ora la parola ai lavoratori

L'assemblea dovrà esprimersi sul verbale sottoscritto mercoledì sera. Una parte dei 38 dipendenti in esubero, destinati a cantieri extra portuali, manterrebbe l'inquadramento nel Ccnl porti

BRINDISI - In prefettura, al termine di una lunga riunione, è stato raggiunto un accordo sui 38 lavoratori in esubero della ditta Sir, nell'appalto di sbarco del carbone presso la banchina di costa Morena est, per conto di Enel. L'intesa sarà sottoposta all'approvazione definitiva dei lavoratori, nel corso di un'assemblea prevista per la giornata odierna (giovedì 27 maggio). Il verbale è stato sottoscritto intorno alle ore 21 di ieri. Hanno partecipato al confronto, l'ennesimo di una lunga serie su una vertenza che scaturisce dal processo di decarbonizzazione, i rappresentanti delle segreterie territoriali di Cgil, Cisl e Uil, la società Sir, aggiudicataria dell'appalto da parte di Enel, e i rappresentanti di Confindustria. Come noto, il nuovo appalto ha comportato l'estromissione dal cantiere portuale di 38 degli 83 dipendenti dell'azienda. La Sir propose nei mesi scorsi la ricollocazione dei lavoratori in esubero in altre attività, inquadrandoli però in Ccnl diversi da quello previsto per i lavoratori portuali. I sindacati si sono sempre opposti a tale soluzione, poiché avrebbe comportato un trattamento economico meno vantaggioso per i lavoratori, nonostante i trattamenti integrativi proposti dalla Sir. La vertenza sfociò lo scorso 6 aprile in due sit in di protesta rispettivamente all'esterno del varco di Costa Morena e davanti all'ingresso della centrale Enel Federico II, cui aderirono anche i colleghi di altre aziende dell'indotto. La ricerca dell'accordo è stata parecchio faticosa. Il verbale sottoscritto ieri "dovrebbe porre fine - si legge in una nota della prefettura di Brindisi - alla vertenza dei lavoratori impiegati in un'attività strategica, coinvolta nel processo di de-carbonizzazione in corso". "La riunione - chiarisce ancora la prefettura - ha fatto seguito ad un precedente tavolo di confronto convocato d'urgenza dalla Prefettura di Brindisi nel pomeriggio di ieri e protrattosi fino alle ore 20:30 circa, nel quale le parti avevano concordato di proseguire il dialogo in sede aziendale, al fine di limare i residui elementi di confronto". Il prefetto Carolina Bellantoni "esprime un convinto ringraziamento alle rappresentanze sindacali ed ai vertici di Confindustria e dell'azienda Sir Spa per l'impegno reciproco profuso e lo sforzo operato per ricercare un'equilibrata soluzione alla difficile vertenza in atto". I dettagli dell'accordo Da quanto appreso, in virtù dell'intesa raggiunta in prefettura, 45 lavoratori, come già si prefigurava, resterebbero nell'appalto Enel, mentre gli altri 38 colleghi verrebbero destinati in appalti extra portuali. La selezione dei 45 operai che resterebbero nel cantiere Enel avverrebbe sulla base dell'inquadramento e delle mansioni riportate negli atti di gara. Se tali criteri non dovessero essere risolutivi, si terrà conto di anzianità di applicazione all'appalto, età anagrafica e carichi di famiglia. Altre otto unità, nonostante il "dirottamento" in altri appalti, potrebbero comunque essere destinati a Costa Morena, mantenendo l'attuale posizione contrattuale. Per quanto riguarda gli altri 30 dipendenti collocate in altri cantieri, invece, in 15 manterrebbero il Ccnl previsto per i portuali, mentre gli altri 15 sarebbero inquadrati in una differente tipologia di contratto. Nel caso in cui quest'ultimi non dovessero accettare la differente posizione contrattuale a parità di retribuzione entro cinque giorni dalla firma dell'accordo, la Sir si riserva di avviare le procedure previste dalla legge per la definizione dell'elenco. Per questo l'azienda ha chiesto che il verbale venga sottoscritto da tutti e 83 i lavoratori. Stando al verbale sottoscritto ieri, inoltre, l'azienda si impegnerebbe a garantire una serie di voci trattamenti integrativi ai dipendenti che non manterranno il Ccnl porti, per mantenere l'attuale livello di reddito. Macchia (Cgil): "La decarbonizzazione non deve





Brindisi Report

Brindisi

il segretario generale della Cgil Brindisi, Antonio Macchia - si spera di portare a conclusione una vertenza durata fin troppo tempo che ha dimostrato tutti i limiti di un sistema degli appalti che va rivisto e rimodulato nel senso di poter custodire i diritti dei lavoratori in termini economici e giuridici. Il processo di decarbonizzazione in questo caso non deve essere pagato dai lavoratori. Ci vuole un forte patto di sviluppo. I grandi player che poi diventano committenti devono metter mano al sistema degli appalti" Macchia parla di un "clima ambientale pessimo, dovuto a una fibrillazione dei lavoratori, che hanno paura di perdere il proprio posto di lavoro". "Si aspettano - prosegue il sindacalista - interventi anche a livello nazionale, fra cui il blocco dei licenziamenti. Per quanto riguarda il territorio, invece, ci devono essere altre soluzioni. Ci vogliono investimenti importanti per superare il dualismo fra Nord e Sud". Macchia invita a puntare su una "una green economy all' insegna di uno sviluppo sostenibile, con grandi interventi su **porto**, aeroporto, mobilità, infrastrutture. Anche sulla centrale Enel -prosegua - si investa, tramite ricorso a idrogeno verde, che sia riconnesso a università. Fra ricerca e formazione, ci vuole un' azione seria che dia risposte a tutti quanti in un territorio martoriato".

Brindisi Report

Brindisi

Sir: ok dei lavoratori all' accordo in prefettura, vertenza chiusa

Via libera dell' assemblea al verbale sottoscritto mercoledì sera. Una parte dei 38 dipendenti in esubero, destinati a cantieri extra portuali, manterrebbe l' inquadramento nel Ccnl porti

BRINDISI - L' assemblea dei lavoratori ha dato l' ok all' accordo raggiunto ieri sera (mercoledì 26 maggio) presso la prefettura di Brindisi, sui 38 lavoratori in esubero della ditta Sir, nell' appalto di sbarco del carbone presso la banchina di costa Morena est. Il verbale è stato sottoscritto intorno alle ore 21 di ieri. Hanno partecipato al confronto, l' ennesimo di una lunga serie su una vertenza che scaturisce dal processo di decarbonizzazione, i rappresentanti delle segreterie territoriali di Cgil, Cisl e Uil, la società Sir, aggiudicataria dell' appalto da parte di Enel, e i rappresentanti di Confindustria. Come noto, il nuovo appalto ha comportato l' estromissione dal cantiere portuale di 38 degli 83 dipendenti dell' azienda. La Sir propose nei mesi scorsi la ricollocazione dei lavoratori in esubero in altre attività, inquadrandoli però in Ccnl diversi da quello previsto per i lavoratori portuali. I sindacati si sono sempre opposti a tale soluzione, poiché avrebbe comportato un trattamento economico meno vantaggioso per i lavoratori, nonostante i trattamenti integrativi proposti dalla Sir. La vertenza sfociò lo scorso 6 aprile in due sit in di protesta rispettivamente all' esterno del varco di Costa Morena e davanti all' ingresso della centrale Enel Federico II, cui aderirono anche i colleghi di altre aziende dell' indotto. La ricerca dell' accordo è stata parecchio faticosa. Il verbale sottoscritto ieri "dovrebbe porre fine - si legge in una nota della prefettura di Brindisi - alla vertenza dei lavoratori impiegati in un' attività strategica, coinvolta nel processo di de-carbonizzazione in corso". "La riunione - chiarisce ancora la prefettura - ha fatto seguito ad un precedente tavolo di confronto convocato d' urgenza dalla Prefettura di Brindisi nel pomeriggio di ieri e protrattosi fino alle ore 20:30 circa, nel quale le parti avevano concordato di proseguire il dialogo in sede aziendale, al fine di limare i residui elementi di confronto". Il prefetto Carolina Bellantoni "esprime un convinto ringraziamento alle rappresentanze sindacali ed ai vertici di Confindustria e dell' azienda Sir Spa per l' impegno reciproco profuso e lo sforzo operato per ricercare un' equilibrata soluzione alla difficile vertenza in atto". I dettagli dell' accordo Da quanto appreso, in virtù dell' intesa raggiunta in prefettura, 45 lavoratori, come già si prefigurava, resterebbero nell' appalto Enel, mentre gli altri 38 colleghi verrebbero destinati in appalti extra portuali. La selezione dei 45 operai che resterebbero nel cantiere Enel avverrebbe sulla base dell' inquadramento e delle mansioni riportate negli atti di gara. Se tali criteri non dovessero essere risolutivi, si terrà conto di anzianità di applicazione all' appalto, età anagrafica e carichi di famiglia. Altre otto unità, nonostante il "dirottamento" in altri appalti, potrebbero comunque essere destinati a Costa Morena, mantenendo l' attuale posizione contrattuale. Per quanto riguarda gli altri 30 dipendenti collocate in altri cantieri, invece, in 15 manterrebbero il Ccnl previsto per i portuali, mentre gli altri 15 sarebbero inquadrati in una differente tipologia di contratto. Nel caso in cui quest' ultimi non dovessero accettare la differente posizione contrattuale a parità di retribuzione entro cinque giorni dalla firma dell' accordo, la Sir si riserva di avviare le procedure previste dalla legge per la definizione dell' elenco. Per questo l' azienda ha chiesto che il verbale venga sottoscritto da tutti e 83 i lavoratori. Stando al verbale sottoscritto ieri, inoltre, l' azienda si impegnerebbe a garantire una serie di voci trattamenti integrativi ai dipendenti che non manterranno il Ccnl porti, per mantenere l' attuale livello di reddito. Macchia (Cgil): "La decarbonizzazione non deve essere pagata dai lavoratori" "Ora che il verbale ha avuto l' ok dell' assemblea dei lavoratori - dichiara a BrindisiReport il segretario generale della Cgil Brindisi,

Giovedì, 27 Maggio 2021 [Notizie per vedere estate](#) [Citynews](#) [Accedi](#)

BRINDISIREPORT

ATTUALITÀ
Sir: ok dei lavoratori all'accordo in prefettura, vertenza chiusa

Via libera dell'assemblea al verbale sottoscritto mercoledì sera. Una parte dei 38 dipendenti in esubero, destinati a cantieri extra portuali, manterrebbe l'inquadramento nel Ccnl porti

BR Gianluca Greco
27 maggio 2021 19:28





Brindisi Report

Brindisi

attenzione alla fase attuativa dell' accordo. Si spera di portare a conclusione una vertenza durata fin troppo tempo che ha dimostrato tutti i limiti di un sistema degli appalti che va rivisto e rimodulato nel senso di poter custodire i diritti dei lavoratori in termini economici e giuridici. Il processo di decarbonizzazione in questo caso non deve essere pagato dai lavoratori. Ci vuole un forte patto di sviluppo. I grandi player che poi diventano committenti devono metter mano al sistema degli appalti" Macchia parla di un "clima ambientale pessimo, dovuto a una fibrillazione dei lavoratori, che hanno paura di perdere il proprio posto di lavoro". "Si aspettano - prosegue il sindacalista - interventi anche a livello nazionale, fra cui il blocco dei licenziamenti. Per quanto riguarda il territorio, invece, ci devono essere altre soluzioni. Ci vogliono investimenti importanti per superare il dualismo fra Nord e Sud". Macchia invita a puntare su una "una green economy all' insegna di uno sviluppo sostenibile, con grandi interventi su **porto**, aeroporto, mobilità, infrastrutture. Anche sulla centrale Enel -prosegua - si investa, tramite ricorso a idrogeno verde, che sia riconnesso a università. Fra ricerca e formazione, ci vuole un' azione seria che dia risposte a tutti quanti in un territorio martoriato".

Articolo aggiornato alle ore 13.43 (ok dell' assemblea dei lavoratori)

Il Nautilus

Brindisi

STP Brindisi si dota di un catamarano per il traffico portuale locale

Abele Carruezzo

Brindisi. Nel proseguimento del piano strategico aziendale, finalizzato a implementare il parco mezzi, in linea con le future strategie di sviluppo della mobilità sostenibile, la STP Brindisi si innova, nella linea della transizione energetica/ecologica. Una linea di collegamento marittima per il servizio pubblico nel porto interno di Brindisi, e forse oltre il Canale Pigionati, sarà espletata da un catamarano, anche se ancora in città si parla di motobarca'. La Società Trasporti Pubblici di Brindisi ha ultimato la procedura di evidenza pubblica per l'acquisto di un catamarano propulsione ibrida da impiegare nel servizio 'trasporto pubblico locale' all'interno delle acque del Porto di Brindisi. Grazie al progetto SuMo 'Sustainable Mobility in the Port Cities of the Southern Adriatic Area', finanziato dal Programma INTERREG IPA CBC Italia-Albania-Montenegro 2014/2020, di cui la STP Brindisi è capofila. Obiettivo del progetto SuMo è migliorare l'efficienza dei trasporti, in termini di sostenibilità e qualità, attraverso azioni pilota da realizzarsi nei territori coinvolti, per una mobilità più attenta all'ambiente. Gli altri partner del progetto sono il Porto di Bar in Montenegro, il Comune di Valona in Albania e il Comune di Termoli in Molise. Il Programma è concepito nel quadro della strategia dell'Unione Europea per una crescita intelligente, inclusiva e sostenibile (Europe 2020). Esso mira ad assistere i paesi partecipanti nel perseguimento dei loro obiettivi nazionali per il 2020, rafforzando la cooperazione transfrontaliera nel Mediterraneo, nell'ottica di pre-adesione di Albania e Montenegro all'Unione Europea. Il Programma è co-finanziato all'85% dallo Strumento di Assistenza Pre-adesione (IPA II) e prevede per i partner italiani (localizzati in Puglia ed in Molise) una quota di cofinanziamento nazionale pari al 15%. L'imbarcazione, sarà fornita dal cantiere pugliese CATMARINE SRL; presenta una struttura con carene ad alta efficienza idrodinamica, una propulsione generata da un apparato motore alimentato diesel/elettrico e con il supporto energetico di un sistema fotovoltaico. Il catamarano ibrido -motobarca ibrida -andrà a potenziare il servizio di trasporto pubblico esistente nella città di Brindisi con un collegamento sostenibile e ad impatto ambientale ridotto nell'area portuale. L'esperienza del 'viaggio' per mare sarà migliore sia per i residenti dei quartieri marinari (Sciabbiche, Villaggio Pescatori, Casale, Porta Romana - centro-, Perrino, Materdomini, Bocche di Puglia) e sia per i turisti in tour portuale compreso il Castello di Mare, contribuendo anche alla riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale. Intanto la Società Trasporti Pubblici S.p.A. Brindisi ha prodotto istanza (26/04/2021), all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con la quale ha chiesto, ai sensi dell'art.24 del RECN, (art. 24: la concessione è fatta entro i limiti di spazio e di tempo e per le opere, gli usi e le facoltà risultanti dall'atto o dalla licenza di concessione) il rilascio di una concessione suppletiva alla licenza n.53/2019 in scadenza al 31.12.2022, per inserire una ulteriore fermata rispetto a quelle già previste nella citata licenza n.53/2019, individuata sulla banchina della diga Bocca di Puglia, al fine di completare il servizio di mobilità pubblica mediante battello.



L'Industria del mare ai nastri di partenza

Investimento da 40 milioni con oltre 150 nuovi posti di lavoro

BRINDISI L'Industria del mare ai nastri di partenza. L'ha illustrata il presidente Ugo Patroni Griffi durante una intervista video al nostro quotidiano www.messaggeromarittimo.it Il lavoro è praticamente già iniziato con la costituzione della rete di 7 imprese che hanno manifestato interesse per l'iniziativa. Il giro d'affari è quanto mai interessante si parla di 17 milioni di euro e di oltre 280 dipendenti per aziende che appartengono al comparto della nautica e delle manutenzioni in generale. Lo scopo principale della costituzione del polo nautico di Brindisi tocca diversi aspetti, dalla realizzazione di un centro di trasformazione e retiffing per mega yacht e navi da diporto e di un centro di costruzioni navali, alla progettazione, ampliamento e avviamento delle unità produttive esistenti. Il presidente Ugo Patroni Griffi ha continuato nell'intervista dicendo che l'area Zes di Brindisi spicca il volo. Prende vita un insediamento che può generare nel breve termine oltre 150 posti di lavoro. Un'occasione importante per riqualificare il personale in uscita della Red economy e da quel processo di transizione energetica che sta provocando rilevanti ripercussioni sociali e che bisogna assolutamente arginare con programmi di sviluppo seri e con la promozione di progetti produttivi. Punto di forza del progetto la costituzione di una partnership fra le imprese che operano nel porto di Brindisi con un investimento di circa 40 milioni di euro.

Vezio Benetti



Gioia Tauro, adottato il regolamento di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi

Redazione

Gioia Tauro - L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha redatto il regolamento di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi che scalano i porti di **Gioia Tauro** e Taureana di Palmi. Lo riferisce un comunicato: "In risposta alle direttive in materia di tutela e salvaguardia dell' ambiente l' ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli , ha voluto dare un preciso indirizzo normativo alle attività interne ai porti, che ricadono nella propria circoscrizione, a tutela dell' ambiente **portuale** e, più in generale, marittimo". La nota aggiunge: "In piena sinergia con il Dipartimento Tutela dell' Ambiente della Regione , l' obiettivo è quello di ridurre gli scarichi in mare di rifiuti , in particolare quelli illeciti, prodotti dalle navi, imponendo loro di conferirli agli impianti portuali di raccolta prima di lasciare lo scalo". "In questo contesto normativo - riporta ancora il comunicato - è stato adottato il 'Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, prodotti dalle navi, e dei residui del carico per i porti di **Gioia Tauro** e Taureana di Palmi'. Si parte, quindi, con le infrastrutture portuali che si affacciano sul mar Tirreno, per poi estendere la relativa normativa a tutti gli scali di competenza dell' **Autorità portuale** ". Nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità , viene così disciplinato lo svolgimento dei servizi, con relativo tariffario, relativi alla gestione dei rifiuti a carico delle navi. "Nel contempo, viene disposto il miglioramento della disponibilità e l' utilizzo degli impianti portuali di raccolta nei due scali portuali", spiega la nota aggiungendo che "viene altresì favorita una corretta raccolta differenziata a bordo delle navi, in modo da valorizzare e recuperare le diverse tipologie di rifiuti, piuttosto che lo s maltimento indifferenziato ". "Nel regolamento è predisposto un servizio di verifica e controllo, attraverso ispezioni periodiche, al fine di monitorare il corretto svolgimento delle operazioni. Dopo l' adozione del regolamento, consultabile nel sito internet dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** , a giorni sarà pubblicato l' avviso di gara pubblica, per individuare il soggetto privato a cui sarà data in concessione la relativa gestione del servizio", conclude la nota.

≡ MENU **ShipMag.** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech IT

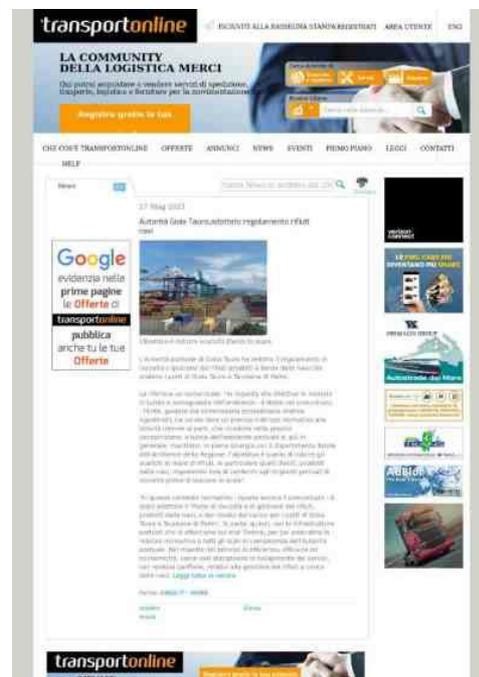
psm

Gioia Tauro, adottato il regolamento di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi

27 MAGGIO 2021 - Redazione

Autorità Gioia Tauro, adottato regolamento rifiuti navi

Obiettivo è ridurre scarichi illeciti in mare. L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha redatto il regolamento di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi che scalano i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi. Lo riferisce un comunicato. "In risposta alle direttive in materia di tutela e salvaguardia dell'ambiente - è detto nel comunicato - l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha voluto dare un preciso indirizzo normativo alle attività interne ai porti, che ricadono nella propria circoscrizione, a tutela dell'ambiente portuale e, più in generale, marittimo. In piena sinergia con il Dipartimento Tutela dell'Ambiente della Regione, l'obiettivo è quello di ridurre gli scarichi in mare di rifiuti, in particolare quelli illeciti, prodotti dalle navi, imponendo loro di conferirli agli impianti portuali di raccolta prima di lasciare lo scalo". "In questo contesto normativo - riporta ancora il comunicato - è stato adottato il 'Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, prodotti dalle navi, e dei residui del carico per i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi'. Si parte, quindi, con le infrastrutture portuali che si affacciano sul mar Tirreno, per poi estendere la relativa normativa a tutti gli scali di competenza dell'Autorità portuale. Nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità, viene così disciplinato lo svolgimento dei servizi, con relativo tariffario, relativi alla gestione dei rifiuti a carico delle navi.



Porto canale: incontro con assessori e sit-in in Consiglio

Ancora mobilitazione dei lavoratori del porto canale di Cagliari: 192 operatori cercano una speranza dopo la cassa integrazione. Una strategia in due tappe: prima un incontro con gli assessori regionali ai Trasporti e all' Industria, Giorgio Todde e Anita Pili alla vigilia del prossimo tavolo interministeriale annunciato ieri dalla vice ministra allo Sviluppo Economico, Alessandra Todde. Poi un sit-in davanti al Consiglio regionale. "Continuiamo a essere convinti che il Porto industriale di Cagliari abbia tutte le carte per essere uno scalo di transhipment di riferimento nel Mediterraneo e risollevare così l' economia dell' intera Sardegna", ha affermato il segretario generale della Ultrasporti Sardegna, William Zonca. Durante l' incontro con gli assessori, i sindacati hanno ribadito la necessità di un pressing per l' istituzione dell' Agenzia per i lavoratori del Transhipment in modo da avere, come è avvenuto a Gioia Tauro e Taranto, tre anni di copertura a tutela dei lavoratori per poter continuare la ricerca del nuovo investitore. Inoltre, è stato chiesto agli assessori di farsi parte attiva e ritrovare anche nel Mit un interlocutore per la vertenza dei lavoratori dello scalo cagliaritano in vista del prossimo tavolo interministeriale che dovrebbe essere programmato per la prossima settimana. "A questo punto - ha spiegato Zonca - è necessario che si utilizzino i tre anni previsti per l' agenzia per continuare la ricerca e per rendere lo scalo cagliaritano più attrattivo. Per questo è importante un' azione sinergica e di programmazione con l' assessorato all' Industria per creare le migliori condizioni per le aziende che vogliono investire nel porto di Cagliari. Oggi gli assessori hanno promesso il loro sostegno, attivandosi per un rapido e condiviso iter dell' Agenzia e ribadendo il loro impegno nella ricerca di strumenti per il rilancio del Porto industriale. Come Ultrasporti continueremo a sostenere questa vertenza, ribadendo l' importanza strategica del porto industriale di Cagliari".



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Area dello Stretto, i progetti per rilanciare il turismo nautico e crocieristico: così cambiano i porti di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni

Sono diversi i programmi che l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti: grande attenzione è stata rivolta anche per poter estendere l'area di competenza sino a Saline Joniche

"Il futuro dei nostri porti Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni", è questo il titolo del web-caminetto organizzato dal Rotary Club Reggio Calabria Nord in cui sono stati illustrati i progetti e i programmi che l'**Autorità di Sistema** sta portando avanti per i porti dell'area dello Stretto. A tal proposito è intervenuto il presidente dell'ente, l'ing. Mario Mega, che si è posto l'obiettivo di renderli maggiormente fruibili e soprattutto di riuscire ad attrarre una grossa fetta di turismo nautico e crocieristico. Come si può vedere dalle slide in alto a corredo dell'articolo, l'**Autorità di Sistema** Portuale si è spesa in maniera concreta per consentire l'accesso in contemporanea di tre grandi navi da crociera nel porto di Messina e di navi di classe inferiore nel porto di Reggio Calabria. Tutto questo in un **sistema** di collaborazione e sinergia. I progetti in primis mirano a liberare Villa San Giovanni e Messina dall'invivibilità loro imposta in alcuni periodi dell'anno, ma anche Reggio Calabria e Tremestieri i quali necessitano di una razionalizzazione degli approdi per facilitare gli attraversamenti e consentire la contemporanea fruibilità del porto per le attività proprie. Inoltre una grande attenzione è stata rivolta per poter estendere l'area

di competenza sino a Saline Joniche, che così verrà valorizzato e riqualificato, ma anche destinato ad assolvere a specifici ruoli della diportistica, offrendo ai naviganti adeguati servizi e supporto. Di seguito il comunicato stampa dell'evento a cui hanno partecipato anche l'avv. Giusy Scali, presidente del Club Rotary Reggio Calabria Nord, e il Past President dello stesso ente il dott. Alberto Porcelli. "Il Rotary Club, procedendo sempre con la consueta discrezione nella loro mission di service, hanno ritenuto in questa felice circostanza di privilegiare ed attenzionare le problematiche connesse alla portualità locale, senza omettere di considerare e sottolineare le evidenti ricadute che si potrebbero registrare sull'intero territorio. Il merito dell'iniziativa è da ascrivere al Rotary Reggio Calabria Nord, il quale annoverando tra i propri soci il Past President dott. Alberto Porcelli, nominato recentemente quale rappresentante della Regione Calabria all'interno del Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto, ha avuto la possibilità di organizzare l'interessante incontro coinvolgendo l'apprezzato ing. Mario Mega, attuale iperattivo presidente della suddetta **Autorità di Sistema**, richiedendo allo stesso un suo valido e qualificato contributo e l'illustrazione delle attività programmate. Si può quindi riconoscere all'avv. Giusy Scali, presidente del Club Rotary Reggio Calabria Nord il merito di aver promosso e sponsorizzato l'iniziativa, seguita con molta attenzione ed interesse dai soci del Rotary delle due sponde, i quali con grande interesse sono così venuti a conoscenza dei progetti e dei programmi che l'**Autorità di Sistema** in questo momento sta portando avanti con grande determinazione ed impegno, senza tralasciare di curare i rapporti con le Amministrazioni locali sottoscrivendo utili protocolli di intesa. E' forse la prima volta nella nostra storia calabrese e siciliana che si riesce quasi simultaneamente a trattare di così tanti problemi e progetti connessi alla portualità dello Stretto, che coinvolgono ed interessano ampie zone della fascia costiera, in un'ottica complessiva di sviluppo e di programmazione condivisa, e questo è innegabilmente merito dell'ing. Mega, il quale sin dalla sua nomina non ha mai oziato sulla poltrona meritatamente affidatagli ma ha subito messo in mostra le proprie eccellenti qualità e competenze professionali



conquistate sul campo in altri ambiti marittimi, senza mai tralasciare di dare ascolto ai vari interlocutori che via via ha incontrato sulla sua strada, ma soprattutto facendo sempre grande tesoro dei suggerimenti ricevuti



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

che ha saputo valorizzare ed utilizzare al meglio, conquistandosi così l' apprezzamento del territorio. E' superfluo segnalare che nel tempo si è fortemente consolidato il neo rapporto tra l' ing. Mega ed il dott. Porcelli, i quali godendo anche dell' apporto e del supporto dell' on. Domenico Battaglia, del Prof. Caldarera e dell' Ammiraglio Russo, sono riusciti a portare sul tavolo di concertazione più volte riunito sia con la Regione Calabria che con la Regione Sicilia, sia con i comuni e del territorio le varie iniziative e le idee poste a base dei progetti proposti e condivisi con gli stessi. Le risorse economiche dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, hanno consentito all' ing. Mega ed alla sua squadra di poter passare dalle parole ai fatti, per cui al termine di una opportuna campagna conoscitiva del territorio e dei suoi problemi, si è passati alla fase progettuale ed attuativa volta a soddisfare le richieste e le esigenze espresse sia dai pendolari che dagli addetti ai lavori portuali, ben sapendo che ciò che oggi viene realizzato non è avulso dalla realtà ma è funzionale al raggiungimento di specifici obiettivi di sviluppo complessivo. L' ing. Mega nel suo interessante ed apprezzato intervento ha reso noti gli obiettivi che nel medio lungo periodo l' **Autorità** di **Sistema** Portuale si prefigge di raggiungere per il rilancio dei porti, per renderli maggiormente fruibili ma soprattutto per riuscire ad attrarre una grossa fetta di turismo nautico, crocieristico e non ultimo quello commerciale offrendo così ai visitatori un sicuro approdo ed adeguati servizi, con possibilità di escursioni in città e nei dintorni. Particolare è stato l' impegno nel campo della crocieristica, per la quale l' **Autorità** di **Sistema** Portuale si è spesa per consentire l' accesso contemporaneo anche di tre grosse navi da crociera nel porto di Messina e di navi di classe inferiore nel porto di Reggio Calabria, in uno spirito non di concorrenzialità ma di sinergica collaborazione. Nel contempo, e rivolgendo sempre l' occhio vigile alla possibile realizzazione del Ponte, l' ing. Mega stimolato con il suo intervento dal socio del Rotary Club di Messina Peloro, Ing. Giovanni Mollica , da sempre grande cultore e conoscitore dei problemi connessi alla realizzazione del Ponte, ha illustrato i suoi programmi di razionalizzazione dell' attraversamento dello Stretto, favorendo la concorrenzialità al fine di porre fine all' attuale regime quasi monopolistico. In questa ottica è stato illustrato quali sono gli obiettivi che ci si ripromette di raggiungere per liberare Villa San Giovanni e Messina dall' invivibilità loro imposta in alcuni periodi dell' anno, ma anche Reggio Calabria e Tremestieri i quali necessitano di una razionalizzazione degli approdi per facilitare gli attraversamenti e consentire la contemporanea fruibilità del porto per le attività proprie. Particolare attenzione l' ing. Mega l' ha riservata ai collegamenti veloci, programmando una loro intensificazione cui è da associare la facilitazione di raggiungimento dei luoghi di interscambio intermodale, onde consentire al viaggiatore un veloce e non sofferto trasbordo. E' innegabile quindi che la creazione dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale è stata opportuna e di grande vantaggio per le due sponde, ma tale presenza sarebbe stata priva di incisività e visibilità senza la presenza dell' ing. Mega e di tutti i componenti che lo affiancano e lo supportano in maniera encomiabile, tanto da essere riusciti anche ad estendere l' interesse anche verso l' aeroporto, con i cui vertici sono già stati avviati delle utili interlocuzioni al fine di poter creare importanti sinergie per l' intermodalità porto-aeroporto, nella piena consapevolezza che la crocieristica che si vuole attrarre verso il porto di Reggio Calabria dovrà essere ben supportata dalla presenza di un aeroporto funzionante e concorrenziale. Altro apprezzabile obiettivo è quello di poter estendere l' area di competenza sino a Saline , che potrà essere così valorizzato e riqualificato, nonché destinato ad assolvere a specifici ruoli della diportistica, offrendo ai naviganti adeguati servizi e supporto. Abbastanza nutrito è stato il parterre di partecipanti sia reggini che messinesi, ed altrettanto interessanti gli interventi fra i quali si segnala quello del past governatore prof. Alfredo Focà , il quale ha reiterato all' ing. Mega la richiesta già formalizzata formalmente dall' Associazione Colonna San Paolo, con la quale è stato chiesto di intitolare il porto a San Paolo, in ricordo del suo approdo in città evocato anche dai Vangeli, mentre in catene veniva trasportato a Roma per essere processato, e dove si verificò il miracolo della fiamma sulla colonna e si ebbe la prima grande evangelizzazione che diede poi origine al cristianesimo in Italia. Interessanti sono state le poste dai soci e dagli

esperti Pietro Mafrici , Gennaro Cortese , Enzo Vitale , Filippo Maltese e dall' Assistente del Governatore Rotary Gina Scordo . Quindi grande merito al Rotary Reggio Calabria Nord, alla sua presidente avv. Giusy Scali ed al dott. Alberto Porcelli per l' iniziativa molto



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

apprezzata non solo dai soci Rotary ma da quanti hanno avuto la fortuna di ascoltare la relazione dell' ing. Mega i quali ne sono usciti arricchiti e rassicurati dall' evidente testimonianza dell' avvio del nuovo "rinascimento". C' è ancora molto lavoro da compiere ma si spera che finalmente ci siano le condizioni per restituire Reggio al prestigio ed ai fasti dell' antica Reghion".

Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Cantieri Navali, Fiom e Cgil sulla vendita dei bacini e sul progetto della ex Manifattura Tabacchi. "Fare chiarezza"

Economia Sicilia

"Operazione verità" sulla lunga storia dei bacini di carenaggio del Cantiere Navale di Palermo, da poco venduti all' asta. La chiedono la Fiom e la Cgil Palermo, che tornano sulle vertenze che hanno visto il sindacato in prima linea in tutti questi anni per fare chiarezza su alcune dichiarazioni diffuse in questi giorni che riguardano le infrastrutture del Cantiere Navale e i progetti per l' ex Manifattura Tabacchi. Una storia di risorse impegnate e poi svanite, che inizia col governo Cuffaro, attraversa i governi Lombardo e Crocetta e si chiude con la vendita all' asta dei due bacini, ormai inutilizzabili, decisa dal governo Musumeci. I due bacini in questione, da 19 mila e da 52 mila tonnellate, di proprietà della Regione siciliana, interamente in ferro, furono già oggetto di un intervento di manutenzione dopo la mareggiata del 1974. L' ultima volta, furono utilizzati nel 2009, per sollevare lo Scarabeo 8, ed erano già obsoleti. "Noi abbiamo sempre lottato per il recupero ed il riutilizzo di queste infrastrutture, fino a quando sono diventate irrecuperabili e addirittura pericolose. Oggi abbiamo perso i bacini e perso anche i finanziamenti regionali per la cantieristica che nessuno dei quattro governi Cuffaro,

Lombardo, Crocetta e Musumeci è riuscito a garantire. Impegni presi e non mantenuti. I governi della regione, e i politici che li hanno sostenuti, dovrebbero spiegare dove sono finiti i soldi stanziati per gli investimenti e, con senso di responsabilità, dovrebbero impegnare nuove risorse. Per questo abbiamo parlato di fallimento della politica industriale della Regione", dichiarano il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo, i segretari Fiom Cgil Palermo Angela Biondi e Francesco Foti e le Rsu Fiom di Fincantieri Serafino Biondo e Davide Vitale. "La prima volta abbiamo chiesto al presidente Cuffaro di intervenire per ristrutturarli - aggiungo i segretari di Cgil e Fiom - poi, nel 2009, lo abbiamo chiesto a Lombardo e alla commissione Attività Produttive dell' Ars. Abbiamo fatto una serie di scioperi, e solo dopo siamo stati ricevuti dall' assessore Venturi". Il 7 giugno 2010 è stato firmato un protocollo d' intesa tra Fincantieri e la Regione siciliana per finanziare con 56 milioni di euro la ristrutturazione dei due bacini. L' appalto per il bacino da 19 mila tonnellate è stato aggiudicato alla Cimolai (consorzata con la Metalmeccanica Agrigentina), bloccato dal ricorso di Fincantieri, e quello per il bacino da 52 mila tonnellate è stato aggiudicato a Fincantieri, bloccato dal ricorso di Cimolai e Metalmeccanica Agrigentina. La vicenda giudiziaria ha fermato tutto. "Arriviamo al governo Crocetta: dopo le nostre pressioni per procedere con la ristrutturazione, l' assessore alle Attività produttive Lo Bello propose di convertire i due bacini in un' unica infrastruttura da 90 mila tonnellate per l' offshore. La proposta, che prevedeva l' investimento dei 56 milioni di euro sul nuovo progetto, è stata comunicata al Mise e è rimasta anch' essa irrealizzata". Subentra il governo Musumeci. L' assessore alle Attività produttive Turano, presente all' iniziativa della Fiom e della Cgil 'Parla il Cantiere' del 3 luglio 2019, promette di intervenire sulla questione e trovare la soluzione definitiva. "Intanto il tempo da allora è trascorso e i bacini, la cui tempestiva ristrutturazione avrebbe potuto attirare sul cantiere di Palermo nuove commesse e creare nuova occupazione, hanno continuato a sgretolarsi". Poi tocca al neo-presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, **Pasqualino Monti**, denunciare alle altre istituzioni competenti il rischio concreto che i due bacini, ridotti in condizioni disastrose e ormai inutilizzabili, vecchi e arrugginiti, rischiano di affondare e di bloccare l' attività del Porto e del Cantiere. "Il sindacato - proseguono Fiom e



Cgil - ha inseguito e spinto la Regione in tutti questi anni per sapere cosa intendesse fare, ma invano". L' attività del Cantiere Navale intanto prosegue con gli altri bacini operativi, come quello da 400 mila tonnellate per le trasformazioni e le riparazioni,



Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

che per tonnellaggio è unico in Italia e il secondo nel Mediterraneo, con il bacino borbonico da 20 mila tonnellate e con lo scalo costruzioni dal quale si continuano a varare tronconi di nave. Grande attesa è riposta sul bacino da 150 mila tonnellate. "Il progetto del bacino da 150 mila tonnellate, che renderà presto possibile la costruzione di navi intere, mission fondamentale per il rilancio dello stabilimento di Palermo, dopo 40 anni di inerzia della politica, sembra si stia finalmente concretizzando, con l' effettivo finanziamento di 120 milioni di euro per il suo completamento - aggiungono i sindacalisti - Sono stati già eseguiti gli interventi di bonifica e consolidamento e Fincantieri ha formalizzato il suo impegno a utilizzare la nuova infrastruttura per la costruzione di nuove intere navi. Riteniamo che questo investimento sarà propedeutico per il rilancio del Cantiere di Palermo". Sulla Manifattura Tabacchi, nel 2009, il Comune di Palermo (amministrazione Cammarata) ha approvato il Prusst 63, che prevedeva la realizzazione di un hotel a 5 stelle nell' ex Manifattura Tabacchi, con centro commerciale, sala multimediale e mega parcheggio al posto dello storico campo di calcio del quartiere. "Anche in questo caso, di fronte a una scelta politica in palese contrasto con l' attività produttiva del Cantiere Navale, abbiamo iniziato una fortissima protesta e dopo 10 giorni di sciopero, il sindaco Cammarata ha sospeso il progetto", proseguono Ridulfo, Biondi, Foti, Biondo e Vitale. Nel frattempo, dopo più di 10 anni, la Manifattura è stata inserita nell' ambito del Recovery Plan - progetti culturali strategici - per la sua riqualificazione con uno stanziamento di 33 milioni che prevede la realizzazione di un auditorium con spazi espositivi, uffici e sale congressi. "Questo progetto, al contrario dell' albergo, non sarebbe in contrasto con l' attività del Cantiere navale, come non lo è il Museo del Mare di via dell' Arsenale che organizza eventi culturali pur essendo confinante con aree di lavoro del cantiere. In ogni caso abbiamo già chiesto incontri ai diversi soggetti istituzionali che hanno competenze sull' ex Manifattura e siamo in attesa di conoscere il progetto definitivo. Se qualcuno teme che vi sia un disegno per lo smantellamento del Cantiere Navale di Palermo, può stare sicuro che continueremo a vigilare, pronti alla mobilitazione ed alla lotta, come sempre abbiamo fatto".

Sopralluogo al porto di Trapani, tante novità e imminenti lavori

Intesa strategica tra il sindaco di Trapani Tranchida ed il Presidente dell' Autorità Portuale Monti, sigillata ancora una volta in occasione

redazione

Intesa strategica tra il sindaco di Trapani Tranchida ed il Presidente dell' Autorità Portuale **Monti**, sigillata ancora una volta in occasione della conferenza stampa a Palazzo d' Ali . Giornata di intensi sopralluoghi, ieri, iniziati alle 9:30 presso il nuovo terminal aliscafi già pienamente operativo. È stato fatto il punto anche sui lavori in banchina e presso la nuova stazione marittima, sempre più realtà prossima a divenire fiore all' occhio e punto di riferimento per altre città. Quasi ultimato il nuovo marciapiede ciclo-pedonale lato mare, di fianco al quale verranno messe a dimora piante e fiori oltre alle vetrate anti sfondamento di sicurezza. A breve prenderanno il via i lavori per recuperare la tensostruttura nei pressi del distacco portuale dei Vigili del Fuoco. Successivamente, dopo essersi trasferiti nella zona del porto peschereccio, il presidente **Monti** ha 'consegnato' virtualmente la zona di Piazza del Tramonto al sindaco Tranchida, garantendo tempi celerissimi circa l' abbattimento del casolare da anni abbandonato in fondo a via Carolina. Tappa anche al mercato del pesce coperto di via Cristoforo Colombo, ormai prossimo alla riapertura ed infine importanti novità per via Lutazio Catulo, che insieme a piazza Vittime della Motonave Maria Stella si appresta a vivere una fase di profonda rivoluzione in chiave culturale e viaria. Anche in ordine a questo, a breve un confronto in sede tecnica per l' esame sul progetto vincitore (bando concorso d' idee) di riqualificazione della zona ovest del porto. ' Incessante, come le laboriose formiche, il lavoro sinergico con l' Autorità di Sistema Portuale troverà ulteriore e fondamentale obiettivo con l' acquisizione della VIA/VAS regionale per l' appalto dei 67 milioni già assegnati per l' escavazione dei fondali - dichiara il sindaco Tranchida -. Si apre adesso anche la stagione per poter conseguire il beneficio dei fondi ZES per l' urbanizzazione della zona ASI - anche a tutela del patrimonio naturale delle saline - ed il collegamento con l' area di interporto in località Milo proposti all' attenzione dell' Assessorato Regionale alle Attività Produttive '. Inoltre, dopo anni di abbandono, la semi affondata Azzurra Seconda verrà finalmente rimossa dal porto peschereccio di Trapani. Lo ha garantito ieri il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** al sindaco Tranchida, che da tempo sollecitava tale provvedimento. Subito dopo, si procederà con tutte le altre barche da molti anni affondate e successivamente abbandonate nella zona portuale. « Ringrazio il Presidente **Monti** per aver accolto la nostra richiesta - dichiara Giacomo Tranchida -. Con la rimozione dell' Azzurra Seconda tanto attesa dalla cittadinanza, inauguriamo una nuova stagione per il porto peschereccio di Trapani, che non sarà più luogo simbolo di abbandono ed incuria ma emblema del rilancio economico, culturale e sociale della nostra città ».



Accolta la richiesta del sindaco, la Azzurra Seconda sarà rimossa

Amministratore

Dopo anni di abbandono, la semi affondata Azzurra Seconda verrà finalmente rimossa dal porto peschereccio di Trapani. Lo ha garantito ieri il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** al sindaco Tranchida, che da tempo sollecitava tale provvedimento. Subito dopo, si procederà con tutte le altre barche da molti anni affondate e successivamente abbandonate nella zona portuale. « Ringrazio il Presidente **Monti** per aver accolto la nostra richiesta - dichiara Giacomo Tranchida -. Con la rimozione dell' Azzurra Seconda tanto attesa dalla cittadinanza, inauguriamo una nuova stagione per il porto peschereccio di Trapani, che non sarà più luogo simbolo di abbandono ed incuria ma emblema del rilancio economico, culturale e sociale della nostra città ».

27 Maggio 2021 - Ultima: Dopo un lungo periodo di Trapani, la semi affondata Azzurra Seconda verrà finalmente rimossa dal porto peschereccio di Trapani. Lo ha garantito ieri il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** al sindaco Tranchida, che da tempo sollecitava tale provvedimento. Subito dopo, si procederà con tutte le altre barche da molti anni affondate e successivamente abbandonate nella zona portuale. « Ringrazio il Presidente **Monti** per aver accolto la nostra richiesta - dichiara Giacomo Tranchida -. Con la rimozione dell' Azzurra Seconda tanto attesa dalla cittadinanza, inauguriamo una nuova stagione per il porto peschereccio di Trapani, che non sarà più luogo simbolo di abbandono ed incuria ma emblema del rilancio economico, culturale e sociale della nostra città ».

Accolta la richiesta del sindaco, la Azzurra Seconda sarà rimossa

27 Maggio 2021 - 4 Amministratori - 0 Commenti - [Giacomo Tranchida, sindaco di Trapani](#), [Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale](#), [Pasqualino Monti](#)

Dopo anni di abbandono, la semi affondata Azzurra Seconda verrà finalmente rimossa dal porto peschereccio di Trapani. Lo ha garantito ieri il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** al sindaco Tranchida, che da tempo sollecitava tale provvedimento. Subito dopo, si procederà con tutte le altre barche da molti anni affondate e successivamente abbandonate nella zona portuale. « Ringrazio il Presidente **Monti** per aver accolto la nostra richiesta - dichiara Giacomo Tranchida -. Con la rimozione dell' Azzurra Seconda tanto attesa dalla cittadinanza, inauguriamo una nuova stagione per il porto peschereccio di Trapani, che non sarà più luogo simbolo di abbandono ed incuria ma emblema del rilancio economico, culturale e sociale della nostra città ».

ottica fodale -50% BLACK FRIDAY Week
Via Aschù, 190 - Trapani

Annunci L'Espresso

Sopralluogo al porto di Trapani, tante novità e imminenti lavori ulteriori

Amministratore

Intesa strategica tra il sindaco di Trapani Tranchida ed il Presidente dell'**Autorità Portuale** Monti, sigillata ancora una volta in occasione della conferenza stampa di oggi a Palazzo d' Ali. Giornata di intensi sopralluoghi, iniziati alle 9:30 presso il nuovo terminal aliscafi già pienamente operativo. È stato fatto il punto anche sui lavori in banchina e presso la nuova stazione marittima, sempre più realtà prossima a divenire fiore all' occhietto e punto di riferimento per altre città. Quasi ultimato il nuovo marciapiede ciclo-pedonale lato mare, di fianco al quale verranno messe a dimora piante e fiori oltre alle vetrate anti sfondamento di sicurezza. A breve prenderanno il via i lavori per recuperare la tensostruttura nei pressi del distaccamento **portuale** dei Vigili del Fuoco. Successivamente, dopo essersi trasferiti nella zona del porto peschereccio, il presidente Monti ha 'consegnato' virtualmente la zona di Piazza del Tramonto al sindaco Tranchida, garantendo tempi celerissimi circa l' abbattimento del casolare da anni abbandonato in fondo a via Carolina. Tappa anche al mercato del pesce coperto di via Cristoforo Colombo, ormai prossimo alla riapertura ed infine importanti novità per via Lutazio Catulo, che insieme a piazza Vittime della Motonave Maria Stella si appresta a vivere una fase di profonda rivoluzione in chiave culturale e viaria. Anche in ordine a questo, a breve un confronto in sede tecnica per l' esame sul progetto vincitore (bando concorso d' idee) di riqualificazione della zona ovest del porto. ' Incessante, come le laboriose formiche, il lavoro sinergico con l' **Autorità** di Sistema **Portuale** troverà ulteriore e fondamentale obiettivo con l' acquisizione della VIA/VAS regionale per l' appalto dei 67 milioni già assegnati per l' escavazione dei fondali - dichiara il sindaco Tranchida -. Si apre adesso anche la stagione per poter conseguire il beneficio dei fondi ZES per l' urbanizzazione della zona ASI - anche a tutela del patrimonio naturale delle saline - ed il collegamento con l' area di interporto in località Milo proposti all' attenzione dell' Assessorato Regionale alle Attività Produttive '.



Trapani, l' Azzurra Seconda sarà rimossa dal porto peschereccio

Dopo anni di abbandono, la Azzurra Seconda, imbarcazione affondata da tempo, verrà finalmente rimossa dal porto peschereccio di Trapani. Lo ha assicurato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** al sindaco Giacomo Tranchida, che da tempo sollecitava questo provvedimento. Subito dopo, si procederà anche con tutte le altre barche da molti anni affondate e abbandonate nella zona portuale.

«Ringrazio il Presidente **Monti** per aver accolto la nostra richiesta - dichiara Giacomo Tranchida -. Con la rimozione dell' Azzurra Seconda tanto attesa dalla cittadinanza, inauguriamo una nuova stagione per il porto peschereccio di Trapani, che non sarà più luogo simbolo di abbandono ed incuria ma emblema del rilancio economico, culturale e sociale della nostra città».



Moretto: "I porti italiani? Resilienti, ma non basta più"

IN CHE modo l' emergenza coronavirus sta frenando lo sviluppo del comparto marittimo italiano? «I dati dell' ultimo Fedespedi Economic Outlook - dice la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - ci dicono che in Italia le conseguenze del coronavirus sono state pesanti nel 2020, con una flessione del prodotto interno lordo (-8,8%) delle esportazioni (-8,2%) e delle importazioni (-11,3%). In questo quadro, l' impatto negativo sui porti italiani è stato nel complesso inferiore alle attese (-0,8%). Il volume di contenitori movimentato dai nostri porti tuttavia non varia in modo significativo da anni, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di teu. Questo ci dice due cose: che i porti italiani hanno dimostrato una certa resilienza durante la pandemia, ma che tuttavia quello che frena il loro sviluppo ha origini più strutturali e precedenti al 2020. I freni maggiori rimangono la burocrazia, la mancata crescita dell' economia italiana dopo il 2008 e un fattore fisico: i porti italiani spesso sono incastonati nelle città e chiusi tra mare e monti. Un limite non da poco, visti gli sviluppi recenti del trasporto container, come la corsa al gigantismo navale». Quali sono le prospettive a medio-lungo termine per il traffico merci che tocca i porti italiani? «I porti italiani oggi lavorano essenzialmente per l' economia italiana, dunque l' andamento dei traffici è strettamente legato all' andamento generale dell' economia. Le risorse e le riforme strutturali previste dal Pnrr promettono di mettere a terra risorse e strumenti che dovrebbero davvero dare una svolta alle prospettive di crescita della nostra economia, anche oltre i livelli pre-crisi. Fedespedi si occuperà del Tavolo ministeriale su digitalizzazione e semplificazione per Confetra. Siamo pronti a dare il nostro contributo per dare nuovo impulso alla logistica italiana e al nostro comparto marittimo». Quali sono, nel Mediterraneo, i principali porti concorrenti degli scali italiani e come il nostro Paese può vincere questo confronto? «Sicuramente la competizione più diretta si gioca sul transhipment. Malta, Pireo e Tangeri sono i porti meglio posizionati per sottrarre traffico ai porti italiani, come Gioia Tauro. Una menzione particolare merita Tangeri - cresciuto nel 2020 del +20,8% - che ha una posizione strategica, all' ingresso del Mediterraneo, e una vasta Zona economica speciale nella quale si sono insediate grandi aziende. Tuttavia, rispetto a Tangeri, i nostri porti si trovano in Unione europea e questo è un enorme vantaggio per la merce destinata al mercato Ue. Tuttavia, io credo che oggi l' attrattività dei porti in sé sia un fattore relativo rispetto alla loro possibilità di successo, ci sono altre logiche che muovono i container. Sono le strategie commerciali delle grandi compagnie di navigazione consorziate nelle tre alleanze che da sole muovono l' 80% dei traffici a livello mondiale». I Paesi del Nord Africa che si affacciano sul Mediterraneo, di cui si parla da anni in chiave di un nuovo sviluppo, possono davvero rappresentare un' occasione di crescita e investimento anche per le imprese del nostro Paese? «Un passo molto importante è stata la firma dell' Accordo continentale africano di libero scambio. Questa intesa è destinata a creare un' Africa senza dazi ed è in grado di far crescere la produzione industriale locale. Questo significa per la logistica europea un aumento dei traffici nel Mediterraneo: l' Europa, e soprattutto l' Italia, per storia e per posizione geografica, non devono farsi trovare impreparate nella competizione con altri Paesi, più veloci e organizzati nel cogliere nuove opportunità».



Al Forum dello Shipping si parla di decarbonizzazione, navi green e porti sostenibili

Redazione

Genova Si svolgerà in formato digitale la quinta edizione Forum Shipowners and Shipbuilding , organizzato dalla storica testata Tecnologie Trasporti Mare in collaborazione con la Regione Liguria. L'incontro si terrà lunedì 31 maggio dalle 9 alle 13.30, e sarà trasmesso via web (iscrizioni all'indirizzo forum@themeditelgraph.com). Il webinar sarà diviso in tre sessioni di lavoro. La prima sarà dedicata al trasporto sostenibile, la seconda ai porti e la decarbonizzazione, la terza sarà incentrata sullo ship recycling. Tra i relatori, l'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, il direttore del Secolo XIX, Luca Ubaldeschi, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale delle Capitanerie di porto, Francesco Maresca, assessore del Comune di Genova con delega al porto, Gian Enzo Duci, docente a contratto all'Università di Genova, Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**, Ivano Russo, direttore generale Confetra, Paolo Izzo del Lloyd's Register, Claudio Fapanni di Nidec, il presidente del porto di Ravenna, Daniele Rossi, Stefano Furlan di Wärtsilä Marine Power, Franco Porcellacchia di Costa Crociere, Michele Francioni di Msc Cruises, Carlo Cavazzoni di Leonardo, Giuseppe Canepa dell'Autorità portuale di Genova e Savona, Alberto Battaglini della Capitaneria di porto di Genova, Dario Bocchetti del gruppo Grimaldi, Maria Teresa Di Matteo, direttore generale porti e navigazione al ministero delle Infrastrutture , Mario Sommariva, presidente dell'Autorità portuale di La Spezia e Carrara, Giosuè Vezzuto del Rina.

