



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 02 giugno 2021**



Prime Pagine

02/06/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 02/06/2021	7
02/06/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/06/2021	8
02/06/2021	Il Foglio Prima pagina del 02/06/2021	9
02/06/2021	Il Giornale Prima pagina del 02/06/2021	10
02/06/2021	Il Giorno Prima pagina del 02/06/2021	11
02/06/2021	Il Manifesto Prima pagina del 02/06/2021	12
02/06/2021	Il Mattino Prima pagina del 02/06/2021	13
02/06/2021	Il Messaggero Prima pagina del 02/06/2021	14
02/06/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/06/2021	15
02/06/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/06/2021	16
02/06/2021	Il Tempo Prima pagina del 02/06/2021	17
02/06/2021	Italia Oggi Prima pagina del 02/06/2021	18
02/06/2021	La Nazione Prima pagina del 02/06/2021	19
02/06/2021	La Repubblica Prima pagina del 02/06/2021	20
02/06/2021	La Stampa Prima pagina del 02/06/2021	21
02/06/2021	MF Prima pagina del 02/06/2021	22

Trieste

01/06/2021	Ansa Porti: Trieste, +4% container e +31,93% RoRo in 4 mesi	23
01/06/2021	FerPress Porto Trieste: nel 1° quadrimestre 2021 il traffico container sfiora il +4% con 250.284 TEU movimentati	24
01/06/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i> PORTO DI TRIESTE: TRAFFICI IN AUMENTO NEL PRIMO QUADRIMESTRE PER CONTAINER (+4%)	25
01/06/2021	Informare Nei primi quattro mesi del 2021 il traffico delle merci nel porto di Trieste è diminuito del -9,6%	26

01/06/2021	Informazioni Marittime	27
<hr/>		
01/06/2021	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	28
<hr/>		
01/06/2021	Rai News	29
<hr/>		
01/06/2021	Ship Mag	30
<hr/>		
01/06/2021	Shipping Italy	31
<hr/>		
01/06/2021	Transportonline	33
<hr/>		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 20	34
<hr/>		

Venezia

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 7	37
<hr/>		
01/06/2021	Ansa	38
<hr/>		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 48	39
<hr/>		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 49	40
<hr/>		

Savona, Vado

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 6	41
<hr/>		
01/06/2021	Il Vostro Giornale	42
<hr/>		
01/06/2021	Savona News	43
<hr/>		

Genova, Voltri

01/06/2021	Ansa	44
<hr/>		
01/06/2021	BizJournal Liguria	45
<hr/>		
01/06/2021	Genova Today	46
<hr/>		
01/06/2021	Informare	47
<hr/>		
01/06/2021	PrimoCanale.it	48
<hr/>		
02/06/2021	Sea Reporter	49
<hr/>		

01/06/2021	Ship Mag	50
Genova, la Capitaneria di porto emana la nuova disciplina sui limiti dimensionali delle navi / Il documento		
01/06/2021	Shipping Italy	51
Porto di Genova: ecco i nuovi limiti d'accesso ai terminal per le grandi navi portacontainer		
01/06/2021	BizJournal Liguria	52
Genova Trasporti Marittimi apre una nuova linea tra la Sardegna e la Corsica		
01/06/2021	Genova Today	53
Genova Trasporti Marittimi riattiva il collegamento tra Corsica e Sardegna		
01/06/2021	Informazioni Marittime	54
Genova Trasporti Marittimi avvia servizio Sardegna-Corsica		
02/06/2021	La Gazzetta Marittima	55
Il Mare inizia qui		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 7	56
A Genova il primo piano italiano di ship recycling		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 17	57
Disegnare il prossimo futuro alla Genoa Shipping Week		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 46	58
AdSP Mar Ligure Occidentale, traffici febbraio 2021		
01/06/2021	Ship Mag	59
Finsea e San Giorgio del Porto comprano un tragheto		

La Spezia

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 46	60
Progetti sostenibili nel porto di La Spezia		

Ravenna

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 48	61
Ravenna, andamento dei traffici nel primo bimestre		

Piombino, Isola d' Elba

01/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	62
Precisazioni Gruppo Grimaldi su Piombino			
01/06/2021	Shipping Italy		63
In stand-by la linea Grimaldi fra Piombino e Palermo: Ancora da soddisfare requisiti operativi e commerciali			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/06/2021	Ancona Today	64
Leggo una marea: al porto antico arrivano le letture animate		
02/06/2021	La Gazzetta Marittima	65
MSC Crociere investe sul porto di Ancona		
01/06/2021	Shipping Italy	67
I dettagli dell'istanza di Msc Crociere per il nuovo terminal ad Ancona (convivenza con Fincantieri inclusa)		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 46	68
Nuovo accordo tra AdSP e Comune di Civitavecchia		

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 47	69
<u>Civitavecchia, completato il primo corso Yep Med</u>		

Napoli

01/06/2021	Ship Mag	70
<u>Grimaldi lancia il nuovo servizio ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo con la nave Corfù</u>		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 38	71
<u>Napoli, ascoltare il territorio per lo sviluppo ad est del porto</u>		

Salerno

01/06/2021	Salerno Today	72
<u>Salerno e l' economia del mare, terminato il progetto europeo "BluAct"</u>		

Bari

02/06/2021	La Gazzetta Marittima	73
<u>Un accordo a Bari tra Università LUM e AdSP</u>		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 48	74
<u>Barletta, il faro napoleonico passa all'AdSP</u>		
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 48	75
<u>Mar Adriatico Meridionale finanziamento da 24 milioni dal MIMS</u>		

Brindisi

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 48	76
<u>Brindisi, crescono i traffici</u>		

Taranto

01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 47	77
<u>Taranto, presentato lo Sportello Unico Amministrativo</u>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

01/06/2021	Approdo Calabria	<i>redazione</i>	78
<u>Accolti da Agostinelli, gli studenti dell' Istituto Superiore 'Petrucci - Ferraris - Maresca' di Catanzaro</u>			
01/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	79
<u>Studenti in visita al porto di Gioia Tauro</u>			
01/06/2021	Stretto Web		80
<u>Gioia Tauro: gli studenti dell' Istituto Superiore "Petrucci - Ferraris - Maresca" di Catanzaro hanno fatto visita al porto</u>			
01/06/2021	Porto&Interporto Pagina 47		81
<u>Gioia Tauro si presenta al viceministro Morelli</u>			

Augusta

01/06/2021	FerPress	82
<u>Porto Augusta: ultimati i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea del porto - Ferpress</u>		

01/06/2021	Informare		84
<hr/>			
01/06/2021	Informazioni Marittime		85
<hr/>			
01/06/2021	Siracusa Live	<i>Redazione</i>	86
<hr/>			
01/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	87
<hr/>			
01/06/2021	Blog Sicilia	<i>Redazione</i>	89
<hr/>			
01/06/2021	Siracusa Oggi	<i>Gianni Catania</i>	90
<hr/>			

Focus

02/06/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 2	91
<hr/>			
02/06/2021	La Gazzetta Marittima		92
<hr/>			
01/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	93
<hr/>			
01/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	94
<hr/>			
01/06/2021	Porto&Interporto	Pagina 7	95
<hr/>			
01/06/2021	Porto&Interporto	Pagina 22	96
<hr/>			
01/06/2021	Porto&Interporto	Pagina 40	98
<hr/>			
01/06/2021	Ship Mag		99
<hr/>			
01/06/2021	Shipping Italy		100
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Il dopo Zidane
Ancelotti ritorna al Real Madrid
di Paolo Tomaselli
alle pagine 42 e 43



Morto a 77 anni
Amedeo d'Aosta l'altro Savoia
di Enrico Roddolo
a pagina 25



Passato e aspirazioni

LA DESTRA E LA STORIA CHE PESA

di Ernesto Galli della Loggia

Fratelli d'Italia si trova oggi più o meno nella medesima situazione in cui all'indomani del 2013 vennero a trovarsi i 5 Stelle. In quell'anno, come si ricorderà, il movimento di Grillo fece il suo esordio elettorale con un clamoroso successo (25 per cento dei voti) e da quel momento in avanti tutti i sondaggi cominciarono a pronosticargli un successo ancora più grande nelle elezioni successive e quindi un'ascesa sicura al governo del Paese. Come infatti è regolarmente accaduto. Identica è oggi la previsione che i sondaggi fanno per Fratelli d'Italia. Segnalano ogni mese un aumento dei suoi consensi e quindi, se questo trend continua, indicano una sua più che probabile vittoria nelle elezioni del 2023 in alleanza con le altre formazioni della destra: addirittura un possibile ruolo di partito di maggioranza relativa. Tutto dunque lascerebbe pensare che quello attuale debba essere per FdI un periodo di preparazione a un futuro ruolo di governo. Si tratta per l'appunto della medesima condizione dei 5 Stelle nel 2013. Che essi però sprecarono nel modo più idiota. Ebbri di una ormai sicura vittoria, i grillini, infatti, non si curarono minimamente di prepararsi, di studiare, di imparare le lingue, di radunare intorno a sé persone e competenze. Continuarono beati a farsi cullare dalla corrente favorevole ripetendo all'infinito il loro repertorio di slogan sommari e di accuse a destra e a manca. Ma con gli slogan e le accuse non si governa.

continua a pagina 28

Draghi e i segnali di ripresa dell'economia. I dati dell'Istat: il Paese cresce più di Francia e Germania

«L'Italia ha voglia di ripartire»

Il Pil torna a salire. Mattarella: davanti a noi opportunità di ampio respiro

L'Italia cresce più di Francia e Germania e «vuole ripartire», dice il premier Draghi. Il presidente Mattarella: abbiamo nuove opportunità.
da pagina 2 a pagina 11

NAPOLI E IL «GAMBRINUS» Il caffè ritrovato del mio Ricciardi

di Maurizio de Giovanni

Certo, si poteva anche prima. Ci sono i tavolini all'esterno con un bellissimo gazebo e i camerieri in livrea che volano veloci coi vassoi in mano.

continua a pagina 8



FESTA NAZIONALE DELLA RIPARTENZA

IL GOVERNATORE ZAIÀ E IL RECOVERY PLAN «Aiuti Ue? Non coinvolti»

di Cesare Zapperi

Il governatore del Veneto Luca Zaia: «Troppo centralismo sul Recovery, gli enti locali non sono stati coinvolti».

a pagina 5

DAL TURISMO ALL'INDUSTRIA I lavoratori che mancano

di Federico Fubini

Il lavoro c'è. In alcuni settori ovviamente. Come fabbriche, agricoltura, turismo o nei cantieri. Ma non si trovano i profili giusti.

a pagina 5

LA NOBEL TOKARCZUK

«Sono in pena per la Bielorussia, l'Europa protesta ma forse è tardi»

di Irene Soave



È in pena per la Bielorussia perché «quando è cresciuta l'oppressione del regime contro i manifestanti non è stato fatto molto». La denuncia della scrittrice polacca premio Nobel, Olga Tokarczuk: «L'Europa è in ritardo».

a pagina 17

Virus Figliuolo: in arrivo 20 milioni di dosi. La campagna per i maturandi



Una delle studentesse che si è vaccinata ieri all'hub di Porta di Roma dove migliaia di maturandi hanno ricevuto la prima dose

Giugno, corsa ai vaccini «Ora diamo la spallata»

Il vaccino e poi l'esame di maturità. Gli studenti che stanno per finire le superiori hanno iniziato a sottoporsi alle iniezioni. E il commissario Figliuolo: a giugno daremo la spallata al virus.

a pagina 6

CASO ROUSSEAU LO SCONTRO SUGLI ISCRITTI

M5S, il Garante dà ragione a Conte Ira di Casaleggio

di Emanuele Buzzi

Rousseau ha cinque giorni per restituire i dati degli iscritti al Movimento 5 Stelle. Il Garante dà ragione a Giuseppe Conte: «Adesso si parte», dice. Davide Casaleggio replica: «Non è indicato il rappresentante legale». Ora battaglia sull'uso del simbolo.

alle pagine 12 e 13 Falci

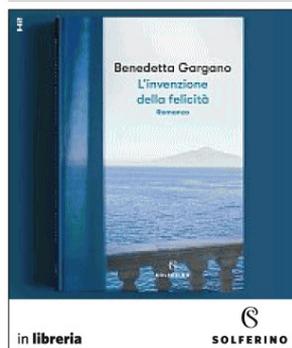
STRESS, UN VIDEO DELLA TV TEDESCA ZDF

I forchettoni «anti freno» sulla funivia già nel 2014

di Giuseppe Guastella e Andrea Pasqualetto

Un video e un'ipotesi agghiacciante: i forchettoni che hanno bloccato i freni di emergenza della funivia del Mottarone erano montati nel 2014, nel 2016 e nel 2018. Lo svela la tv tedesca Zdf con la testimonianza di un videomontatore che ha ripreso l'impianto e i blocchi di colore rosso sulla cabina.

a pagina 20

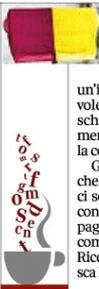


in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Gentile dipendente dell'Ufficio Gestione Appalti di Installazione e Manutenzione Targhe Toponomastiche del Comune di Roma (per gli amici UGAIMITCR), vorrei esprimere la solidarietà che meritano i capri espiatori. Come nessuno sa meglio di Lei, ieri era in programma l'inaugurazione di largo Carlo Azeglio Clampi. C'erano tutti: la banda, l'Inno e il Presidente, che avrebbe dovuto scoprire una targa. Dico «avrebbe», perché in realtà l'unica scoperta è stata che sulla targa ad Azeglio mancava la «g», e Sergio Mattarella è tornato al Quirinale prima che la togliessero anche a lui, facendolo diventare ancora più Serio di quanto non sia. Per nascondere la gigantesca figura di palta, il Comune di Roma annunciava urbi et orbi (soprattutto orbi) che la

Azelio e la povera Itaglia



targa si era scheggiata. E mentre, in uno slancio di originalità, un collaboratore della Raggi insinuava la tesi del complotto per screditare la sindaca, ordito di sicuro dalla Crusca, un'indagine interna individuava il colpevole dello sfondone: Lei, che adesso rischia sanzioni disciplinari e il trasferimento ad altri uffici dove non sia richiesta la conoscenza di tutte le consonanti. Gentile dipendente, mi rifiuto di credere che abbia agito da solo. Dietro quell'Azelio ci sono almeno dieci passaggi burocratici con relativi timbri e non è giusto che uno paghi per tutti. Si penta, denunci i suoi complici, li rimandi in prima elementare. Riceverà un premio, gliel'assicuro. A Brucsa lo hanno dato, e per cose ben più gravi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



in libreria SOLFERINO

10602
9 7711 20 498008





Cagliari: la Procura apre un'inchiesta dopo lo scoop del Fatto sulla responsabile Anticorruzione nominata da Solinas. La collezione del presidente tocca quota 3



Mercoledì 2 giugno 2021 - Anno 13 - n° 150
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 16 con il libro "I segreti del Conticidio"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

TUTTI I GUAI LEGHISTI

Giustizia: Salvini va in tilt e Siri ha un altro processo



MILOSA E SALVINI
A PAG. 4 - 5

DOPO I MORTI LA BEFFA

Illa: la sentenza c'è, i risarcimenti non arriveranno

DE RUBERTIS E CASULA
A PAG. 8 - 9

12 MILIARDI DI APPALTI

Il suk commissari per altri 48 lavori: il Tav è in bolletta

DI FOGGIA A PAG. 9

I SOLDI DEL RECOVERY

Ex-Fca: i vertici di Cingolani con Elkann&C.

BOFFANO A PAG. 7

AL PIGNETO (ROMA)

Muore l'oca Giulio, delirio nel quartiere

Tommaso Rodano

Paura e delirio al Pigneto: è morta l'oca Giulio. Premessa: il Pigneto è il quartiere beat di Roma est, ex borgata masticata dalla gentrificazione, gonfia di aspiranti scrittori, giornalisti, artisti e localari, con integrazione tutto sommato benevola tra i coloni borghesi, i superstiti autoctoni e i numerosi stranieri.

SEGUE A PAG. 20



Casaleggio sconfitto Conte: "Ora si parte"



IL GARANTE SBLOCCA L'EX PREMIER: "O CI DÀ I DATI O LO DENUNCIO". CONVENTION 5S E TOUR PER L'ITALIA. CRIPPA: "NUOVA PIATTAFORMA"

DE CAROLIS E GIARELLI
A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Letta insegue Salvini a pag. 3 • **Fini** Un calcio alla boria a pag. 11
- **Spinelli** Draghi, Reconquista a pag. 17 • **D'Esposito** Dietro il 2 giugno a pag. 16
- **Truzzi** Una legge elettorale a pag. 11 • **Robecchi** Matteo, prega per te a pag. 11

MAGNA CASTA Addio austerità Reversibilità per i vedovi

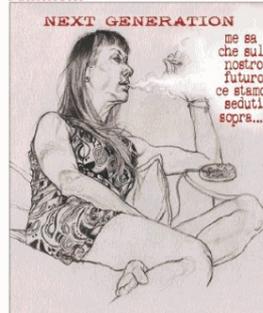
La Campania riesuma i vitalizi pure per i morti

■ Torneranno a prendere l'assegno dei coniugi deceduti anche vedove e vedovi degli ex consiglieri. L'ha deciso il consiglio regionale, rimangiandosi quanto aveva disposto solo due anni fa, quando fu abolito il beneficio per i superstiti degli eletti a partire dal 2015

IURILLO E PROIETTI A PAG. 6



Mannelli



La cattiveria

Enrico Letta: "In Salvini ho trovato un volto vero, tutt'altro che finto". Vabbè, a questo punto prendetevi una camera, invece di limonare davanti a tutti

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

"BEL GRAZIE AI VOLONTARI"

Reithera, Carofiglio e gli altri vaccinati restano senza pass

MANTOVANI A PAG. 14



SAGGIO E RACCONTI INEDITI

Proust e la "mame" ebrea: dalle radici all'affaire Dreyfus

TAGLIABUE A PAG. 18

Il pastorello del Papeete

Marco Travaglio

Magari non è niente, ma siamo molto preoccupati per le condizioni psicofisiche del Cazzaro Verde che, da quando Giorgetti l'ha sedato, Draghi l'ha gabbato e la Meloni l'ha quasi sorpassato, dà segni evidenti di squilibrio. L'altro giorno intimava al governo di farla finita col blocco dei licenziamenti, come se il governo non ci avesse già pensato da solo. Poi ha detto che ora parla con Draghi per prorogare il blocco dei licenziamenti (pensando evidentemente al suo). E, in attesa che Draghi trovi del tempo libero, ha parlato con la Madonna (all'insaputa della medesima), andandola a trovare a Fatima, e ne ha subito spifferato le confidenze a *Libero*, ancor più autorevole dopo l'avvento di Salusti. Titoli: "La Madonna mi ha detto che..."; "Salvini: La Madonna ci vuole tutti più uniti". Dove "tutti" son gli altri leader del centrodestra, in particolare alla Meloni che - gli ha detto sempre la Vergine - deve smetterla di fare opposizione e di insidiarlo nei sondaggi, sennò "il cuore immacolato di Maria" poi sanguina. Intanto (lui, non la Vergine) fa campagna per i referendum dei radicali per una giustizia giusta e garantista: lui che a qualunque arrestato (leghisti esclusi) augura di "marciare in galera" e quando fu catturato il sindaco pd Ugggetti gli fece il gesto delle manette ai polsi (infatti è scusato Di Maio). In attesa che la Madonna di Fatima gli spieghi la differenza fra garantismo e giustizialismo, il pastorello del Papeete Beach s'indigna perché, dopo 25 anni di galera, Giovanni Brusca è uscito per aver collaborato con la giustizia: È una schifezza. Bisogna cambiare la legge. Uno che ha 100 omicidi sulle spalle, ha sciolto un bambino nell'acido e ha ucciso Falcone e la sua scorta è una bestia. Se c'è l'ergastolo e non lo dai a lui a chi lo dai? Ora, la legge che lui vorrebbe cambiare la ispirò Falcone, che lui vorrebbe difendere da una legge voluta da lui: prevede l'ergastolo senza sconti (ostativo) per i mafiosi che non parlano e con lo sconto per quelli che parlano. E il bello è che i radicali, i suoi alleati nei referendum garantisti, vogliono abolirlo, l'ergastolo: ostativo e non. Ma si può trovare un buon compromesso: dentro i pentiti e fuori i non pentiti, che poi sono i mafiosi migliori perché non parlano. Così nessun mafioso parla più e non si rischia che qualcuno faccia il nome di qualcuno amico tuo.

Ps. Da qualche giorno riceviamo lezioni di garantismo dai "collegi" di *Repubblica*, il giornale che il giorno dopo la sciagura della funivia aveva già deciso che i tre arrestati erano "La banda del forchetton" o "della forchetta", salvo poi vederne scarseggiare due su tre perché forse la banda non c'era. Se questi sono i garantisti, siamo fieri del nostro giustizialismo.





il Giornale



MERCOLEDÌ 2 GIUGNO 2021

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Anno XLVIII - Numero 129 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3461 | Giornale (ed. nazionale)

INTERVISTA ESCLUSIVA

Silenzio, parla Berlusconi

Torna il Cavaliere: «Sto meglio e lavoro da casa. L'Italia riparte con il governo di unità che ho promosso. Ora tagliamo le tasse»

di **Francesco Maria Del Vigo**
e **Marco Zucchetti**

Presidente Berlusconi, mai come oggi non è domanda di prammatica: come sta? Si sono lette notizie poco veritiere, ma la preoccupazione di tanti italiani è sincera...

«Meglio. Per fortuna sto gradualmente migliorando, tanto è vero che posso darvi quest'intervista. I medici mi hanno finalmente autorizzato a riprendere un minimo di attività, pur senza ancora uscire di casa. La prima cosa che voglio dire a voi e a tutti gli italiani è un grazie dal profondo del cuore per l'attenzione e la partecipazione che ho avvertito intorno a me in questi mesi difficili. La solidarietà e l'affetto che mi sono stati espressi da tanti italiani mi hanno non soltanto commosso, ma mi hanno dato la forza di affrontare una sfida difficile: quella con le conseguenze e le complicanze di un male insidioso e tremendo, lo stesso che ha seminato tanti lutti e tanto dolore in Italia e nel mondo. Un grazie particolare lo devo poi ad Antonio Tajani e a tutti coloro che con lui stanno mandando avanti Forza Italia nel modo migliore, con lealtà e dedizione, consultandosi continuamente con me».

Fra le sfide che le sono toccate, c'è stato appunto anche il Covid. Oggi sembra che il Paese stia uscendo dal tunnel. Si aspettava una sterzata così efficace nella lotta al virus? Merito del cambio al vertice, con il repulisti di contiani come Arcuri?

«Non mi piace personalizzare le questioni. È l'effetto di un cambio di passo del quale sicuramente ha merito il governo di unità nazionale che io per primo ho chiesto e invocato e che senza di noi non si sarebbe mai potuto realizzare. Il Paese aveva bisogno di una soluzione di emergenza di fronte ad una crisi senza precedenti. La svolta c'è stata, sia sul piano sanitario - e finalmente se ne vedono i primi effetti - sia su quello economico, ma purtroppo la ripresa sarà lunga e difficile. Tuttavia finalmente possiamo vedere un po' di luce in fondo al tunnel».

Draghi è stato molto lodato dai giornali stranieri. Come si evolveranno i rapporti fra Roma e Bruxelles? Sull'immigrazione non sembra che l'atteggiamento sia cambiato...

«Certamente i buoni rapporti stabiliti da Draghi negli anni in Europa gli saranno d'aiuto. Vedete, i rapporti internazionali sono fatti anche di credibilità e di fiducia personale. È quello che io ho fatto per molti anni, cercando di stabilire i migliori rapporti possibili con un grande numero di leader europei e mondiali. Sono rapporti che durano anche oggi e che non ho esitato ad utilizzare per convincere le cancellerie europee ad assumere un atteggiamento generoso e solidale verso l'Italia quando si è trattato di decidere per esempio sul Recovery Plan, il più grande piano di aiuti al nostro Paese dai tempi del Piano Marshall. Sono convinto che anche in materia di immigrazione Draghi saprà usare il "metodo Berlusconi": non contrapposizioni muscolari ma, al contrario, rapporti costruttivi sia con i leader europei che con i governi della sponda Sud del Mediterraneo. Facendo così noi eravamo riusciti a ridurre praticamente a zero il flusso di migranti clandestini dall'Africa nel 2010 e 2011».

Rimanendo in tema di politica (...)

segue alle pagine 2-3



IL RITORNO Silvio Berlusconi torna a parlare dopo la convalescenza

all'interno

MORTO A 77 ANNI
Addio Amedeo, il re senza corona

Damascelli e Mola a pagina 17



TARGA CON ERRORE PER CIAMPI
Se «Virgigna» scivola su «Azelio»

Parente a pagina 16

IL CASO «THE JACKAL»
Il sessismo e la fuga dei cantanti (maschi)

Maciocce a pagina 27



LA FESTA DEL 2 GIUGNO E IL RILANCIO DEL PAESE

Draghi, Mattarella e la Borsa: «Ottimismo, la ripresa c'è»

di **Massimiliano Scafi, Adalberto Signore** e **Marcello Zacchè**

Lunedì il governatore di Bankitalia, Teri, a stretto giro e quasi in sincrono, il capo dello Stato e il presidente del Consiglio. Il messaggio che arriva dai vertici delle istituzioni è di grande ottimismo per il futuro, di un'Italia «in ripresa» (grazie a una «domanda robusta» e un «Pil in crescita», per dirla con le parole di Mario Draghi). Anche la Borsa si rialza.

con il commento di **Forte** alle pagine 6-7

RIAPERTURE E PASS

Ristoranti, è caos sui posti a tavola
Giugno di vaccini: 20 milioni di dosi

Francesca Angeli e **Andrea Cuomo**

con **Micalessin** alle pagine 8-9

LA SCARCERAZIONE DEL BOSS PENTITO

La sinistra dell'antimafia va in corto circuito su Brusca

di **Augusto Minzolini**

Questa volta non è neppure colpa dei giudici che, in fondo, hanno applicato solo la legge, ma sapere che un pluriomicida come Giovanni Brusca, che ha più di 150 vite sulla coscienza, che non ha esitato a sciogliere il corpo di un bambino nell'acido o a far saltare in aria la macchina (...)

segue a pagina 15
Braccalini, Cottone e Raffa
alle pagine 14-15

GIUSTIZIA E RIFORME

I referendum di Radicali e Lega che pressano la Guardasigilli

di **Laura Cesaretti** e **Anna Maria Greco**

a pagina 13

RAFFICA DI AVVISI DI GARANZIA

Primi indagati per pandemia
E ora trema anche Speranza

Felice Manti

■ Secondo una fonte vicina alla Procura che indaga per epidemia colposa, dalle scrivanie del pool di magistrati di Bergamo coordinati da Maria Cristina Rota, rientrata recentemente da un periodo di ferie, sarebbe pronta a partire a giorni una raffica di avvisi di garanzia. Tra i destinatari ci sarebbero gli ex ministri della Salute Beatrice Lorenzin e Giulia Grillo, gli ex dg della Sanità Claudio D'Amario e Ranieri Guerra e il sindaco di Bergamo Giorgio Gori.

a pagina 10

La storia mai raccontata sul referendum del '46



*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN ALTO A PAG. 12), IL SERVIZIO DI SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO È GRATUITO PER I CLIENTI CHE RISPONDONO AI CRITERI DI CATEGORIA



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 2 giugno 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, la Statale studia un vaccino innovativo

La nuova arma anti Covid sarà una pastiglia
Primi test incoraggianti

Dedori in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE EUROPEI

ristora
INSTANT DRINKS

Nel paese di Saman: era un fantasma

Viaggio a Novellara, dove la diciottenne pachistana scomparsa viveva da reclusa. Il sospetto: uccisa per il no alle nozze combinate. Il supertestimone minorenni portato in una struttura protetta. La consigliera islamica del Pd: «A sinistra troppi silenzi»

Servizi alle pagine **3, 4 e 5**

Se la privacy blocca la ricerca

La burocrazia nuoce alla salute più del virus

Davide Nitrosi

L' Italia è una Repubblica fondata sui timbri. E non c'è spid o riforma digitale che riesca a vincere il moloch che zavorra questo Paese. La Cgia di Mestre calcola il costo della burocrazia in 100 miliardi all'anno, fra spese dirette e ritardi negli incassi per le aziende costrette a districarsi tra bolli, documenti e attese. Ci siamo abituati, raccontiamo agli amici stranieri aneddoti e disavventure di un popolo vittima dei burocrati. Ma di fronte al tema della salute, l'italica capacità di incassare i colpi bassi vacilla. La sperimentazione delle monoclonali è l'ultimo tassello. Mancano volontari perché con la scusa della privacy non si possono rintracciare le figure adatte per testare il farmaco anti Covid.

Continua a pagina 2

STIPENDIO PER LUI E LA FAMIGLIA, CASA, PROTEZIONE E LIBERTÀ VIGILATA COSÌ GIOVANNI BRUSCA ESCE DAL CARCERE DOPO 25 ANNI E 150 OMICIDI

Il boss Giovanni Brusca, 64 anni, il giorno dell'arresto nel 1996



LA NUOVA VITA DELL'ASSASSINO

Farruggia, Rondoni, Giardina e Colombo alle pagine **6, 7 e 9**

DALLE CITTÀ

Milano, giudice boccia Comune

Luca e Patcharee quando l'amore è più forte delle carte bollate

Palma nelle Cronache

Regione, il fronte sanitario

Via alle prenotazioni per i vaccini nella fascia 12-29

Bonezzi nelle Cronache

Crespiatica

Rogo notturno nel capannone di un'azienda

Arensi nelle Cronache



Regole Covid, niente limiti in zona bianca

Aggiungi un posto a cena
Il governo salva le tavolate

Servizi alle pagine **10 e 11**



Errore nella targa dedicata all'ex presidente

Largo Ciampi con gaffe
Roma sbaglia il nome

Marmo a pagina **14**

breviglieri
MACCHINE AGRICOLE

www.breviglieri.com - email: italia@breviglieri.com



Domani l'ExtraTerrestre

ESCLUSIVA Le falle del governo sul Ponte di Messina. Olanda, parla il leader ecologista che ha sconfitto la Shell. Libri-Animali, intervista a Filelfo



Culture

LINGUE MADRI Al Premio Ostana la storia del kriolu capoverdiano tra colonizzazione e indipendenza
Maria Isabel Lemos pagina 10



Visioni

INTERVISTA Samuele Sestieri parla di «Lumina», il suo nuovo film, unico titolo italiano al festival di Rotterdam
Cristina Piccino pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

MERCOLEDÌ 2 GIUGNO 2021 - ANNO LI - N° 129 www.ilmanifesto.it euro 1,50

LEGA E FD'I CAVALCANO L'INDIGNAZIONE: NORME DA CAMBIARE. MARIA FALCONE: LE VOLLE GIOVANNI

Brusca è fuori perché ha collaborato

■ La scarcerazione - dopo 25 anni - del killer di Giovanni Falcone, dell'uomo che ammissivo di aver sciolto nell'acido il piccolo Giuseppe Di Matteo, scuote l'Italia. A partire dai parenti delle tante vittime (150) di Giuseppe Brusca, per anni braccio destro di Totò Riina e poi collaboratore

di giustizia. Ed è proprio grazie a questa collaborazione che ha potuto lasciare il carcere di Rebibbia per «fine pena». «Sono indignata. Lo Stato ci rema contro», protesta Tina Montinaro, vedova di Antonio, il caposcorta di Falcone. Maria, la sorella del magistrato, spiega che «questa lega

voluta da Giovanni va rispettata». Così anche Salvatore Borsellino. Salvini chiede di cambiare le norme sui pentiti, Pietro Grasso dice: «Con Brusca lo Stato ha vinto tre volte, mi spaventa l'indignazione di politici che non sanno nulla di lotta alla mafia». **CARUGATI A PAGINA 2**

GIUSTIZIA

Salvini referendario per caso

■ Il leghista presenta con il partito radicale sei referendum sulla giustizia. Alcuni sono ripresi da vecchi tentativi andati male, almeno uno è destinato a non es-

sere ammesso dalla Corte costituzionale. Polemiche nella maggioranza, ma per Salvini i quesiti sono un aiuto alle riforme del governo. **FABOZZI A PAGINA 3**

Lotta alla mafia
Lo stato di diritto non può fare altrimenti

GIUSEPPE DI LELLO
Giovanni Brusca, plurimicida di mafia, esce dal carcere dopo aver espiato la pena con 25 anni di reclusione. Ricordando alcune delle sue numerosissime vittime come Giovanni Falcone, Francesca Morvillo, gli agenti della scorta e, soprattutto, il piccolo Di Matteo, c'è in giro una grande indignazione e perfino stupore per l'entità della pena e, ovviamente per la scarcerazione. Quest'ultima però ha una sua spiegazione nella legge che, per essere uguale per tutti, deve essere uguale anche per Brusca. La pena di morte è stata cancellata nel nostro sistema sanzionatorio con l'articolo 27 della Costituzione. La pena massima ora è quella dell'ergastolo che però non si sconta mai interamente dato che un ergastolano (o un condannato ad altra pena detentiva), dopo aver superato un percorso rieducativo può essere ammesso ai vari benefici quali l'assegnazione al lavoro esterno, i permessi premio e le misure alternative alla detenzione, fino alla liberazione anticipata. Una concatenazione di leggi riguardanti i condannati per molti specifici reati (mafia e terrorismo in testa), però, ammette la concessione di questi benefici solo a chi collabora con la giustizia. Così stabilendo, il legislatore ha reso, con l'articolo 4 bis dell'Ordinamento penitenziario, l'ergastolo perpetuo, detto ostativo, per quanti non vogliono collaborare.
— segue a pagina 2 —

La festa a Napoli nel 2019 per i primi 10 anni del Movimento 5 Stelle foto di Fabio Sasso/LaPresse

La rivoluzione non Rousseau

Il Garante per la privacy dà ragione al Movimento 5 Stelle: i gestori della piattaforma devono consegnare l'elenco degli iscritti. Conte esulta: «Si parte. Non c'è un minuto da perdere». Ma Davide Casaleggio annuncia ricorsi e insiste: «Daremo i dati solo al leader legittimo» **pagina 5**

Mediterraneo
Italia-Libia, un Paese di sonnambuli
Alberto Negri **PAGINA 8**

Agricoltura biodinamica
La scienza vecchia della senatrice Cattaneo
Piero Bevilacqua **PAGINA 15**

Lo Stato e la Sanità
Gli anziani appaltati a privati e terzo settore
Ivan Cavicchi **PAGINA 14**

CENTRODESTRA
Caccia al candidato, l'accordo non c'è

■ Fumata nera. Il vertice del centrodestra si conclude senza indicare neppure un candidato. Nella piazza romana, quella principale, i nomi in ballo sono due e a decidere sarà «un ballottaggio», annuncia Vittorio Sgarbi. I papabili in corsa sono Enrico Michetti e Simonetta Matone. **COLOMBO A PAGINA 5**

COLOMBIA
Uribe detta la linea (dura) e salta il dialogo

■ L'entrata a gamba tesa dell'ex presidente di estrema destra sulla difficile trattativa in corso tra governo e Comitato del paro. Uribe, critico sulla gestione delle proteste malgrado la feroce repressione, striglia il suo pupillo e invoca maggiore «fermezza». Duque ubbidisce. Il Paese sull'orlo del baratro. **FANTI A PAGINA 8**

BIG PHARMA
Brevetti, pressioni su Bruxelles

■ L'industria farmaceutica investe almeno 36 miliardi di euro per influenzare le decisioni delle istituzioni europee. L'attività di lobbying delle aziende spiega la posizione rigida dell'Unione contro la moratoria sui brevetti chiesta da India e Sudafrica, con l'appoggio (parziale) degli Usa. È quanto riporta *Corporate Europe Observatory*, un gruppo di ricercatori che monitorano l'influenza delle grandi aziende sulle decisioni che vengono assunte a Bruxelles dalla Commissione e dal Parlamento europeo. **CAPOCCIA A PAGINA 7**

Lele Corvi

SALE IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE

1.0602
9 7710325 213930
Presto Italiano Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur. Cir. 202/02/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXV - N° 150 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 2 Giugno 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il nuovo album James Senese: il mio sax libero tra Napoli e l'America
Federico Vacalebre a pag. 14



Anceletti va al Real Europei, con Insigne Di Lorenzo e Meret Politano, sogno sfumato
Ferri e Majorano alle pagg. 16 e 17



L'addio a 77 anni Amedeo di Savoia il re mancato sempre in guerra con il cugino-rivale
Francesco Musolino a pag. 35



Il referendum QUELLA SCELTA DI 75 ANNI FA COSA RESTA DEL 2 GIUGNO

Carlo Nordio

Il 2 giugno, festa della nascita della Repubblica, è una data convenzionale. Quel giorno di 75 anni fa, in effetti, gli italiani si recarono alle urne per scegliere la nostra forma costituzionale. Ma le votazioni si protrassero fino all'indomani, e la proclamazione avvenne in modo pasticciato. Fu un parto, come disse allora ministro della Giustizia Palmiro Togliatti, difficile e "pilotato".

L'Italia usciva da una sconfitta umiliante. Nel 1940 aveva attaccato la Francia quando già i tedeschi puntavano su Parigi; poi aveva invaso la Grecia rischiando di essere cacciata anche dall'Albania; in Africa aveva perso in pochi mesi un'intera armata; dopo l'8 Settembre del 1943 aveva "cambiato casacca" diventando cobelligerante contro quello che fino a ieri era il suo alleato; aveva visto il suo Duce, osannato per vent'anni, instaurare un regime fantoccio e alla fine tentare la fuga avvolto in un pastrano tedesco.

L'onore delle nostre forze armate, spedite in Russia con le scarpe di cartone, era stato salvato dalle poche ma straordinarie imprese di eroi isolati, come gli incursori di Alessandria e i "Leoni della Folgore", e dal rifiuto della stragrande maggioranza dei nostri ufficiali e soldati di collaborare con i tedeschi nei campi di prigionia. La Resistenza armata aveva costituito un parziale riscatto morale, ma il suo contributo militare era stato esiguo.

Continua a pag. 35

Sud, la voragine lavoro ritornati a trent'anni fa

► Il Pil è ripartito più forte del previsto ma le assunzioni sono ancora ferme. Nel Mezzogiorno occupati al livello del 1992. Pesa il reddito di cittadinanza

Le riaperture Ma è lite tra governo e Regioni



Estate senza tavolate al ristorante solo in 4

Giuseppe Scarpa a pag. 8

Giusy Franzese e Nando Santonastaso a pag. 2

Taranto, lo stabilimento a rischio Ilva, 4mila in cassa integrazione

Dopo la sentenza d'appello le immediate ripercussioni occupazionali sull'ex Ilva di Taranto. L'azienda Arcelor Mittal fa partire una nuova procedura di cassa integrazione ordinaria: saranno coinvolti 4.000 dipendenti dal 28 giugno per un periodo di 12 settimane.

Franzese a pag. 3

Ha la stessa barba di un camorrista ucciso per sbaglio

Casoria, la vittima un ragazzo di diciotto anni fu scambiato per un rivale del clan: preso il killer

Morì ucciso a 18 anni, Antimo Giarnieri, perché aveva la barba e somigliava a Ciro Lucci, reale obiettivo del killer. Così un ragazzo innocente fu ammazzato, nel 2020, a Casoria. Arrestato il presunto killer, che voleva punire il rivale per la gestione delle piazze di spaccio.

Di Caterino in Cronaca

Il caso

Brusca, nuova vita con cambio d'identità e stipendio di Stato

Di Fiore e Errante alle pagg. 4 e 5

Il dibattito

PERCHÉ LA LEGGE SUI PENTITI VA ADEGUATA

Massimo Adinolfi a pag. 35

Inter-Juve, i verbali Video Pjanic le 3 versioni del capo degli arbitri



Pino Taormina

Il pasticcio dell'audio sparito, le contraddizioni di Rizzoli che in una prima intervista a Sky dice una cosa, poi si corregge con la polizia. Ieri il servizio delle Iene con l'audio (sparito) del dialogo tra Orsato e Valeri, in occasione della mancata ammonizione a Pjanic.

A pag. 10

● L'ex procuratore Pecoraro: «Il sistema calcio così non tiene ora va cambiato»



«Non ho mai pensato alla malafede di Orsato o di qualsiasi arbitro che era in quella sala Var». Lo dice l'ex procuratore federale, Giuseppe Pecoraro, che tredici mesi dopo rivide quelle immagini, senza audio. «Il sistema calcio - osserva poi - così non tiene. E ora che venga cambiato».

Taormina a pag. 11

Yemen, il colpo di un gruppo di pescatori Il tesoro come nelle favole era nel ventre della balena



Michelangelo Cocco a pag. 34

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCCHI MINUTI

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

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





Il Messaggero



21 € 1,40* ANNO 143 - N° 150 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 2 Giugno 2021 • S.Erasmo-Festa della Repubblica

IL GIORNALE DEL MESSAGGERO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

11 VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate ieri:
486.057
Dosi somministrate in totale:
34.975.332
Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+26,2%**
Rapporto dosi settimanali rispetto alla settimana precedente: **+6,3%**



L'intervista
Signori: «188 gol in Serie A e poi dieci anni d'inferno Ho rischiato di morire ma ne sono uscito pulito»
Magliocchetti a pag. 26



Anceletti torna al Real
Gravina (Fig): «Il Recovery per noi si chiama Europeo l'11 giugno la vita ripartirà»
Troppi dubbi, niente app
Catapano nello Sport



La festa del 2 giugno
I 75 anni che hanno cambiato il Paese

Carlo Nordio

Il 2 giugno, festa della nascita della Repubblica, è una data convenzionale. Quel giorno di 75 anni fa, in effetti, gli italiani si recarono alle urne per scegliere la nostra forma costituzionale. Ma le votazioni si protrassero fino all'indomani, e la proclamazione avvenne in modo pasticciato. Fu un parto, come disse l'allora ministro della Giustizia Palmiro Togliatti, difficile e "pilotato".
Continua a pag. 23

Pil e lavoro, segnali di ripresa Ma i giovani: meglio il Reddito

►L'Istat rivede i dati: economia in crescita, sale l'occupazione femminile
Gli under 30 preferiscono i sussidi: allarme manodopera per bar e ristoranti

ROMA Segnali di ripresa per Pil e lavoro, ma i giovani preferiscono il Reddito di cittadinanza. Bisozzi, Camilletti e Cifoni alle pag. 2 e 3

Governo, scontro tra Salute e Affari regionali

«A tavola in quattro», «Solo in zona gialla»
Vaccini agli adolescenti anche negli hub

ROMA È quasi un ritorno alla normalità quello in zona bianca. In zona gialla si potrà andare a ristorante solo in quattro allo stesso tavolo, scontro tra ministri. In Sardegna 20 metri cubi a cliente. Adolescenti, vaccini anche negli hub.
Malfetano e Scarpa alle pag. 8 e 9

Cingolani: «Stop alla produzione a carbone»

Ilva, rischio chiusura dopo la sentenza
In quattromila in cassa integrazione

Giusy Franzese
Dopo la sentenza del processo con le maxi condanne per l'inquinamento dell'Ilva, ora si teme la chiusura dell'impianto e la cassa integrazione per 4 mila. Il ministro: «Stop al carbone».
A pag. 6

Il filmato al pm



Spunta il video della funivia: «Il forchettone c'era dal 2014»

Dal nostro inviato
Claudia Guasco

VERBANIA Spunta un video di sette anni fa in cui si evince che l'ormai famigerato forchettone veniva usato da tempo per bloccare i freni d'emergenza della funivia del Mottarone.
A pag. 11

La nostra Costituzione e l'occasione di modificarla

Beniamino Caravita

Il 2 giugno di 75 anni fa (e quindi ormai sono pochissimi gli italiani che ne hanno memoria attiva e tutti noi ci nutriamo di ricostruzioni storiche o dei ricordi dei nostri nonni e dei nostri genitori) si votò per il referendum istituzionale con cui si scelse tra Monarchia e Repubblica e per l'elezione dell'Assemblea Costituente: da sottolineare - sembra incredibile - che per la prima volta parteciparono al voto le donne.
Continua a pag. 23
Servizi alle pag. 4 e 5

Yemen, nella pancia del cetaceo ambragra da 1,5 milioni di euro



I pescatori e il tesoro nella balena

I pescatori yemeniti che hanno trovato un tesoro nel ventre di un capodoglio Cocco a pag. 10

Il patto di Brusca: stipendio di Stato e nuova identità

►Dopo il rilascio vivrà in una località segreta con 1.500 euro al mese come previsto per i pentiti

ROMA Una nuova identità, una vita che ricomincia a 64 anni in un luogo sconosciuto con lo stipendio dello Stato (dopo 25 anni di carcere). Giovanni Brusca, autore della strage di Capaci e di oltre 150 omicidi, come da lui stesso confessato, avrà tutti i benefici previsti per i collaboratori di giustizia, come prevede la legge. L'ex boss dovrà però rispettare regole precise.
Errante a pag. 12

È un ingegnere

Rapito a 74 anni, da Haiti la richiesta di riscatto a Roma

Cristiana Mangani

Un ingegnere italiano è stato rapito ad Haiti, chiesto riscatto all'impresa. A pag. 10

1943-2021

Amedeo di Savoia, il duca deportato nel lager nazista



AREZZO È morto a 77 anni, per un infarto, Amedeo di Savoia duca d'Aosta. Musolino a pag. 13

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.

CANCRO, IL SEGNO CHE PESCA IL JOLLY

Buongiorno, Cancro! Basta un solo giorno astrale per dare una svolta a tutto quanto? A volte può succedere. Siete il segno che conta su influssi di grande efficacia per operare cambiamenti nel settore che in questo periodo più vi interessa, Luna ultimo quarto nel segno dei Pesci spazza via il passato che ormai non vi dice più nulla. È l'amore che esplode con tutta la sua forza, la bella Venere entra nel vostro segno e si congiunge a Marte, Giove aggiunge una grande dose di fortuna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20 la domenica con 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. * Le grandi battaglie di Roma antica - vol. 2* € 7,80 (SOLO LAZIO).



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 2 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Ravenna: figlio e badante accusati di omicidio

**Il medico malato
assunse un detective
«Controlla i miei soldi»**

Colombari e Miccoli nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE EUROPEI

ristora
INSTANT DRINKS

Nel paese di Saman: era un fantasma

Viaggio a Novellara, dove la diciottenne pachistana scomparsa viveva da reclusa. Il sospetto: uccisa per il no alle nozze combinate. Il supertestimone minorenni portato in una struttura protetta. La consigliera islamica del Pd: «A sinistra troppi silenzi»

Servizi
alle pagine 3, 4 e 5

Se la privacy blocca la ricerca

**La burocrazia
nuoce alla salute
più del virus**

Davide Nitrosi

L'Italia è una Repubblica fondata sui timbri. E non c'è spid o riforma digitale che riesca a vincere il moloch che zavorra questo Paese. La Cgia di Mestre calcola il costo della burocrazia in 100 miliardi all'anno, fra spese dirette e ritardi negli incassi per le aziende costrette a districarsi tra bolli, documenti e attese. Ci siamo abituati, raccontiamo agli amici stranieri aneddoti e disavventure di un popolo vittima dei burocrati. Ma di fronte al tema della salute, l'italica capacità di incassare i colpi bassi vacilla. La sperimentazione delle monoclonali è l'ultimo tassello. Mancano volontari perché con la scusa della privacy non si possono rintracciare le figure adatte per testare il farmaco anti Covid.

Continua a pagina 2

**STIPENDIO PER LUI E LA FAMIGLIA, CASA, PROTEZIONE E LIBERTÀ VIGILATA
COSÌ GIOVANNI BRUSCA ESCE DAL CARCERE DOPO 25 ANNI E 150 OMICIDI**

Il boss Giovanni Brusca, 64 anni, il giorno dell'arresto nel 1996



Farruggia, Rondoni, Giardina e Colombo alle pagine 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le primarie

**Lepore-Conti,
lite continua:
scontro frontale
al mercato**

Rosato in Cronaca

Bologna, caos e movida

**Schiamazzi
in via Petroni
Oste condannato**

Tempera in Cronaca

Bologna, il mister rossoblù resta

**Mihajlovic
e il Bologna,
avanti insieme**

Caniato, Giordano e Rabotti nel QS



Regole Covid, niente limiti in zona bianca

**Aggiungi un posto a cena
Il governo salva le tavolate**

Servizi alle pagine 10 e 11



Errore nella targa dedicata all'ex presidente

**Largo Ciampi con gaffe
Roma sbaglia il nome**

Marmo a pagina 14

breviglieri
MACCHINE AGRICOLE

www.breviglieri.com - email: italia@breviglieri.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con il Sole
Imprese e lavoro,
tutte le misure
del decreto
Sostegni bis



— a 0,5 euro
oltre al prezzo
del quotidiano

Adempimenti
Calendario fiscale
senza sosta:
144 scadenze
entro fine mese

Mobili e Parente — a pag. 25



FTSE MIB 25321,82 +0,60% | SPREAD BUND 10Y 108,96 -0,67 | €/S 1,2225 +0,20% | BRENT DTD 70,83 +0,85% | Indici & Numeri → p. 31-35

Pil oltre le attese, recessione superata La Borsa torna ai livelli pre Covid

I fronti della ripresa

Istat rivede da -0,4% a 0,1% il dato del primo trimestre. Riparte il settore dei servizi

Da gennaio 123mila occupati in più, ma il Covid ha bruciato 814mila posti

Corrono i mercati: Milano sopra quota 25.500 punti, record per lo Stoxx 600

La ripresa più forte del previsto porta fuori l'Italia dalla recessione: l'Istat ha corretto da -0,4% a +0,1% la crescita del Pil nel primo trimestre. Un mini incremento sufficiente a interrompere il ciclo negativo. Si riduce anche il calo tendenziale dal 6,5% del trimestre precedente a 0,8%. Alla base di questo rimbalzo il miglioramento dei servizi, oltre al traino di industria e costruzioni. Dati positivi per l'occupazione: da gennaio +123mila occupati (anche se la pandemia ne ha cancellati 814mila).

Anche sui mercati continua la ripresa, con Piazza Affari che nell'intraday ha infranto il tabù del 25.500 punti, portandosi prima sui livelli pre-Covid e poi su quelli pre-Lehman (2008). — alle pagine 2-3

Draghi: «C'è entusiasmo sulla ripresa, il Governo crea il clima per investire»

In Emilia-Romagna

I dati su Pil e occupazione di diffusi ieri dall'Istat sono chiari: l'Italia è ripartita. E il premier Mario Draghi, nella sua visita al Tecnopolo di Bologna e al distretto della ceramica del modenese, ha presenato della nuova fa-

se: «Una fase di ripresa e fiducia su cui costruire un Paese più giusto e più moderno. E in cui liberare le energie rimaste ferme in questi anni». «Obiettivo del governo - ha concluso Draghi - deve essere quello di assicurare le condizioni generali in cui possono crescere la produzione, l'occupazione e la prosperità». **Fiammeri, Vesentini, Palmerini** — a pagina 4

AGLI UFFIZI LA CARICA DI 102MILA VISITATORI



Arte ed economia. Italiani e stranieri tornano a frequentare i musei. Nella foto, turisti alla Biennale Architettura di Venezia

I musei ripartono con il tutto esaurito

Marilena Pirrelli — a pag. 14

Ponti e viadotti: 1,15 miliardi per il piano di manutenzione

Infrastrutture

C'è il via libera ai piani provinciali destinati al monitoraggio e alla manutenzione di ponti e viadotti stradali, e per la sostituzione delle infrastrutture considerate ad alto ri-

schio. I ministri Giovannini (Infrastrutture) e Franco (Economia) hanno firmato il decreto che ripartisce 1,15 miliardi su base triennale 2021-23 fra province e città metropolitane. Fra le regioni i fondi più alti a Emilia-Romagna e Lombardia. Il decreto è stato inviato alla registrazione della Corte dei conti. **Giorgio Santilli** — a pag. 6

SEMPLIFICAZIONI

Salgono a 20 le grandi opere con corsia veloce

— a pagina 6

A MAGGIO

L'inflazione in Europa raggiunge l'obiettivo Bce

Riccardo Sorrentino — a pag. 5

2%

L'OBIETTIVO BCE
Il rialzo spinto soprattutto dalla ripresa economica

OPEC PLUS

Petrolio: rinviati a dopo luglio i nuovi aumenti di produzione

Sissi Bellomo — a pag. 23

71

DOLLARI AL BARILE
Ieri il petrolio Brent ha superato la soglia dei 71 dollari

ACCELERA LA CRESCITA E AVVIA L'EVOLUZIONE

Innova la tua impresa con la finanza agevolata... per un futuro coi baffi!

innova finance

Evolversi è un'impresa semplice.

SCOPRI DI PIÙ

M&A

FERRERO RILEVA I BISCOTTI INGLESI BURTON'S

di Filomena Greco — a pagina 13

PANORAMA

LOTTA AL COVID

Vaccini, al via l'hub Confindustria Bonomi: «Siamo a fianco del Paese»

Consapevolezza e orgoglio «per il senso di responsabilità delle imprese per uscire dalla crisi sanitaria, a supporto del paese e a fianco delle istituzioni». Carlo Bonomi parla per primo, nel piazzale della sede di Confindustria a Roma, davanti a esponenti delle istituzioni per l'inaugurazione dell'Auditorium della Tecnica come hub vaccinale della Regione. — a pagina 7



SANITÀ
Il Gaslini di Genova vara maxi-piano da 149 milioni

Raoul de Forcade — a pag. 14

ASSICURAZIONI

Cattolica, l'Opa Generali partirà in ottobre

Il titolo Cattolica continua a salire con il mercato che crede in un rialzo del prezzo dell'Opa da parte di Generali. Opa che dovrebbe rendersi non prima di inizio ottobre. Nelle prossime ore un board per stabilire chi gestirà l'operazione. — a pagina 19

UNIONE EUROPEA

Trasparenza fiscale: Intesa sulle multinazionali

Accordo tra le istituzioni dell'Unione europea sulla trasparenza fiscale delle società: le multinazionali dovranno rendere accessibile a pubblico e autorità fiscali l'importo delle tasse che pagano in ciascuno Stato membro. — a pagina 9

Lavoro 24



Somministrazione Assolavoro: recuperati i livelli pre pandemia

Cristina Casadei — a pag. 17

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
-25% con l'abbonamento annuale
ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 2 giugno 2021
Anno LXXVII - Numero 150 - € 1,20
Santi Marcellino e Pietro martiri

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

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

SCARICABARILE CONTINUO

Poveraccio paga la gaffe Raggi

Figuraccia del sindaco a Roma davanti a Mattarella e autorità
Errore sulla targa per Ciampi

Nessuno l'aveva controllata ma il M5s grida al complotto e scatena la caccia al colpevole

Punito l'ultimo della catena cosa che ora è di moda in Italia
Dal ponte Morandi alla funivia

Il Tempo di Oshø

Amministrative: centrodestra sì, no, forse



"Che dice 'a Madonnina, vincemo a Roma?"

Di Mario e Storace a pagina 5

DI FRANCO BECHIS

Ma sì, uno sbalio può capitare a tutti. Anche se è davvero brutto, come quello capitato ieri a Virginia Raggi che aveva invitato tutte le più alte autorità della Repubblica alla cerimonia di inaugurazione di una piazza di Roma dedicata a «Carlo Azelio Ciampi». (...)

Segue a pagina 3

Ripartenza con beffa per i ristoratori
Speranza toglie posti a tavola
Al chiuso sì, ma massimo in 4

Martini a pagina 9

Il referendum sulle toghe dei radicali
Salvini sfida i magistrati
Via alla raccolta firme

La Rosa a pagina 7

Altro che ripresa economica
I dati Istat al primo trimestre
Stiamo peggio del 2020

Carta a pagina 6

Il calciomercato della Capitale
Mkhitarjan ha firmato
Alla Roma un altro anno
Lazio-Sarri, ora o mai più



Biafora, Salomone e Zotti alle pagine 28 e 29

Poche quelle che hanno aderito all'iniziativa e altre hanno deciso di iniziare solo da domani E stato un flop il vaccino nelle farmacie

Passò «pizzino» a Spada in carcere
Chiesti nove anni
per la legale di Diabolik

Di Corrado a pagina 18

... Si è rivelato un flop la vaccinazione nelle farmacie laziali. Le somministrazioni sono partite solo in meno della metà delle strutture aderenti annunciate il 5 maggio dal presidente della Regione Zingaretti. Molte hanno deciso di iniziare da domani e altre invece non sono ancora in grado di farle.

Sbraga a pagina 16

Tragedia a Campo Marzio
Si butta dalla finestra
Grave un quindicenne

Ricci a pagina 19

la **S** TORACIATA
Enrico Letta vuole far multare la Meloni: «Mi ha sorpassato da destra»

RESIDENZA ALZHEIMER
non ti scordar di me
Contrada Capannelle 22
05013 Castel Giorgio (Terni)
Tel. 0763/627167 - Fax 0763/627747
www.residenzanontiscordardime.it
info@residenzanontiscordardime.it

Il diario
di Maurizio Costanzo
Innanzitutto, buona Festa della Repubblica. Adesso commento una notizia strana. Un signore di 81 anni, inglese, da un nome importante: William Shakespeare, è morto dopo lunga malattia. Ma non per Covid. Pensare che era stato lui il primo uomo a ricevere il vaccino per combattere il Covid. Si era detto che gli inglesi, con una punta di snobismo, avevano offerto la prima dose di vaccino a William Shakespeare. Oggi, ancora una volta, Shakespeare è venuto a mancare. Si potrebbe dire: una tragedia per lui che ne ha scritto di memorabili.

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?
SUSTENIUM PLUS
IL MASSIMO DELL'ENERGIA
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA,
EQUILIBRATA E GIUNTO STILE DI VITA SANO.



Mercoledì 2 Giugno 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 128 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Aiuti di Stato, Pmi in affanno sulla pubblicità

Bongi Poggiani a pag. 26

RIPETIZIONI PRIVATE

Tassazione sostitutiva applicata solo da 32 professori

Provasio a pag. 26

SU WWW.ITALIAOGLIT

Pignoramenti - La risposta sugli obblighi Iva

Semplificazioni - Il decreto legge sulla governance Pnrr

Agricoltura - La circolare Agea sugli aiuti a riconversione e ristrutturazione dei vigneti

IO ONLINE

Merkel spiata dagli Usa: uno scandalo già noto che comporta domande imbarazzanti a Biden

Tino Oldani a pag. 4

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 della contabilità del Superbonus 2021

Disponibile anche sul sito www.superbonus2021.com

Gdf, le indagini raddoppiano

Doppia comunicazione per le notizie di reato in tema di Iva e di riciclaggio: alla Procura della Repubblica e agli uffici della neonata procura europea

Doppia comunicazione per le notizie di reato in tema di Iva e di riciclaggio. Una alla procura della Repubblica e una agli uffici della neonata, e operativa da ieri, procura europea delegata. Sono queste alcune indicazioni della circolare operativa del comando generale della Guardia di finanza, diramata ieri ai reparti territoriali, contestualmente all'entrata in vigore dei procuratori europei delegati (Eppo).

IL DOPO PANDEMIA

Con il blocco dei licenziamenti non si difendono occupati e imprese

Cacopardo a pag. 4

Boom di fusioni post Covid: le aziende cercano risorse per agganciare la ripresa



Boom di fusioni societarie. Fabio Pompei, ceo di Deloitte, sottolinea che le aziende stanno cercando nuove forze e risorse destinate ad accelerare la trasformazione digitale, a irrobustire la logistica e a implementare i programmi di sostenibilità nel lungo termine. Ma se l'emergenza Covid è stata un acceleratore di accordi tra aziende, ora occorre ad ogni costo intercettare la ripresa. Per fare ciò serve un cambio di passo rispetto al passato che può arrivare soltanto attraverso norme ad hoc che snelliscano l'iter autorizzativo degli interventi di transizione ecologica contenuti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Falentini a pag. 7

DIRITTO & ROVERSCIO

È difficile trovare un assassinio più feroce del mafioso Giovanni Brusca, fedelissimo di Totò Riina che, ricorrendo al tritolo, ha assassinato, a Capaci, Falcone, sua moglie e la sua scorta; che non si è ritratto nemmeno quando dovette sciogliere un bambino nell'acido e che, in complesso, ha fatto fuori 300 persone. Ribene, questo killer inconfondibile, compulsivo e seriale è riuscito a uscire dal carcere dopo solo 26 anni di detenzione. I politici, davanti a questo fatto, si sono scandalizzati e, frenetici, si sono stracciati le vesti in pubblico. Ma non loro, proprio loro, quelli che hanno approvato le leggi che adesso i magistrati hanno dovuto applicare e che consentono di liberare un killer in scala industriale che non meritava assolutamente di vedere la libertà. Per Brusca infatti, 26 anni di carcere sono un buffetto sulle gote. E adesso sappiamo chi dover ringraziare: la maggioranza del Parlamento.

actionaid 5X1000

SIAMO TUTTI UGUALI

SCEGLI ACTIONAID PER IL TUO 5X1000

mentri il reddito CF sulla dichiarazione dei redditi

09686720153

nello spazio dedicato al "Sostegno del volontariato"

actionaid

—REALIZZA IL CAMBIAMENTO—

FIRMA PER GARANTIRE UGUALI DIRITTI A TUTTI.

Ci sono domande che non devono esistere, cancellandole insieme, con il tuo 5X1000. La tua firma si trasformerà in cibo, acqua, salute, diritti rispettati per tanti bambini e famiglie in Italia e nel sud del mondo. Perché tutti nasciamo con gli stessi diritti, perché tutti siamo uguali.

Per saperne di più: cinqueper mille-actionaid.it

actionaid

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



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 2 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Allarme in Toscana. I sindacati: «Pagateli»

**I ristoranti riaprono
Ma non si trovano
150mila camerieri**

Nathan, Puccioni e Vallerini nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE EUROPEI

ristora
INSTANT DRINKS

Nel paese di Saman: era un fantasma

Viaggio a Novellara, dove la diciottenne pachistana scomparsa viveva da reclusa. Il sospetto: uccisa per il no alle nozze combinate. Il supertestimone minorenni portato in una struttura protetta. La consigliera islamica del Pd: «A sinistra troppi silenzi»

Servizi
alle pagine 3, 4 e 5

Se la privacy blocca la ricerca

**La burocrazia
nuoce alla salute
più del virus**

Davide Nitrosi

L' Italia è una Repubblica fondata sui timbri. E non c'è spid o riforma digitale che riesca a vincere il moloch che zavorra questo Paese. La Cgia di Mestre calcola il costo della burocrazia in 100 miliardi all'anno, fra spese dirette e ritardi negli incassi per le aziende costrette a districarsi tra bolli, documenti e attese. Ci siamo abituati, raccontiamo agli amici stranieri aneddoti e disavventure di un popolo vittima dei burocrati. Ma di fronte al tema della salute, l'italica capacità di incassare i colpi bassi vacilla. La sperimentazione delle monoclonali è l'ultimo tassello. Mancano volontari perché con la scusa della privacy non si possono rintracciare le figure adatte per testare il farmaco anti Covid.

Continua a pagina 2

STIPENDIO PER LUI E LA FAMIGLIA, CASA, PROTEZIONE E LIBERTÀ VIGILATA COSÌ GIOVANNI BRUSCA ESCE DAL CARCERE DOPO 25 ANNI E 150 OMICIDI

Il boss Giovanni Brusca, 64 anni, il giorno dell'arresto nel 1996



**LA NUOVA VITA
DELL'ASSASSINO**

Farruggia, Rondoni, Giardina e Colombo alle pagine 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ'

Firenze

**Vaccini in azienda
anche ai familiari
Stop open day**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Si rivedono i turisti
in fila al Duomo
Segnali di ripresa

Servizi in Cronaca

Firenze

**Nella basilica
di San Miniato
l'estremo saluto
ad Amedeo d'Aosta**

Giuliani Foti in Cronaca



Regole Covid, niente limiti in zona bianca

**Aggiungi un posto a cena
Il governo salva le tavolate**

Servizi alle pagine 10 e 11



Errore nella targa dedicata all'ex presidente

**Largo Ciampi con gaffe
Roma sbaglia il nome**

Marmo a pagina 14

breviglieri
MACCHINE AGRICOLE

www.breviglieri.com - email: italia@breviglieri.com

E TU COME LA METTI CON GLI INSETTI?
ZIG ZAG RISOLVE!
 DA SEMPRE LA DIFESA ITALIANA CONTRO GLI INSETTI

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

INSETTICIDI E INSETTOREPELLENTI
ZIG ZAG
 LA DIFESA DEI CORPI
 ZIGZAGINSETTICIDI.IT

Anno 46 - N° 129

Mercoledì 2 giugno 2021

In Italia € 1,50

Draghi: la ripresa c'è non possiamo più sbagliare

Il premier in Emilia-Romagna lancia un appello alle aziende manifatturiere: bisogna ripartire dalla loro forza Per evitare frenate servono tre pilastri fondamentali: innovazione, coesione sociale e competizione

Ex Ilva, dopo la sentenza sui veleni arriva la cassa integrazione

Il punto

Il secondo capitolo del governo

di **Stefano Folli**

Mario Draghi non era mai stato così esplicito nel parlare di futuro. Ieri a Modena ha descritto l'opportunità della ripresa in modo vivace e coinvolgente.

● a pagina 25

di **Roberto Mania**

Ripartire dai distretti industriali. Non è casuale la scelta del premier Mario Draghi di aprire la «fase nuova», non solo economica – come ha detto –, dal distretto della ceramica di Spezzano di Fiorano nel modenese. Perché nei distretti si conserva ancora la forza del manifatturiero italiano. Dati per morti con la globalizzazione, hanno saputo reinventarsi.

● a pagina 3 con articoli di **Amato, Patucchi e Petri** ● alle pagine 2 e 20

Polemica sulla scarcerazione: "Legge da cambiare"

La pm di Brusca: non gli diedi la mano, ma poi si è pentito

Il commento

Quella norma voluta da Falcone per piegare i boss

di **Giuseppe Pignatone**
● a pagina 25

La scarcerazione dell'ex boss di Cosa nostra Giovanni Brusca, dopo venticinque anni di prigione, suscita polemiche. Ed è scontro sulla legge sui collaboratori di giustizia. Franca Imbergamo, la pm che raccolse la sua confessione, racconta nell'intervista a *Repubblica*: «All'inizio non gli diedi la mano, ma poi si è pentito».

di **Del Porto, Di Feo, Palazzolo e Sannino** ● alle pagine 6 e 7



Il primo giorno della Repubblica

Cronaca di una nascita

di **Ezio Mauro**

All'alba della Repubblica, il 2 giugno 1946, il sole si era alzato su Roma alle 5,37, con la temperatura di 13 gradi che nel corso della giornata sarebbero diventati 28, e l'umidità del 60 per cento. A quell'ora il vecchio re Vittorio Emanuele III si svegliava ogni mattina per alzarsi alle 6, con un'abitudine militare che sorprese lo Zar di tutte le Russie durante il soggiorno a Racconigi.

● alle pagine 27 e 28



La partigiana: insegnai alle donne come si vota

di **Fiori** ● alle pagine 28 e 29

Il catalogo dei diritti che ancora aspettiamo

di **Sabbadini** ● a pagina 24

Roma, la farsa di Raggi targa sbagliata per Ciampi

di **Ceccarelli** ● a pagina 11

Covid

Zone bianche battaglia sui limiti ai ristoranti



La vaccinazione dei maturandi ieri a Roma: agli studenti una copia della Costituzione italiana

di **Bocci e Di Paolo**
● alle pagine 4 e 5

Mottarone

Una foto rivela: il forchettoni già nel 2014

di **Federica Cravero e Tonia Mastrobuoni**

Le indagini sulla tragedia del Mottarone si arricchiscono di un nuovo capitolo. L'emittente pubblica tedesca *Zdf* ha inviato alla procura di Verbania alcuni video che potrebbero aggravare la posizione degli indagati: si vede il forchettoni che ha inibito il freno d'emergenza già nel 2014.

● a pagina 17

L'iniziativa di Gedi



Le emozioni dei Maneskin per i Next Gen

di **Alessandra Paolini**
● a pagina 19

SCARPA



SPIRIT THE CLIMBER'S SPIRIT.

SHOP ONLINE SCARPA.NET

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via 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 2 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 2 GIUGNO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.150 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV./N.L.27/02/04) II ART. 1, COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

SETTANTACINQUE ANNI FA NASCEVA LA REPUBBLICA. IL PRESIDENTE MATTARELLA: BENE COMUNE PIÙ IMPORTANTE DEI PARTICOLARISMI



Una manifestazione di donne in favore della Repubblica, nel 1946 a Napoli. In prima fila, tra le altre, le scrittrici e giornaliste (successivamente deputate) Luciana Viviani e Maria Antonietta Macciocchi

2 GIUGNO: DALLA GUERRA AL COVID IL NUOVO INIZIO DEL PAESE È ADESSO

GIOVANNI DE LUNA

Un nuovo inizio: questo fu il 2 giugno 1946. Alle italiane e agli italiani di allora si chiese di operare un miracolo: ricostruire il Paese dopo i disastri della guerra, ricominciare da capo gettandosi alle spalle le ferite morali e materiali aperte da cinque anni durissimi, affollati di lutti e lacerazioni. E il miracolo ci fu: in soli tre anni l'indice della produzione industriale risali ai livelli dell'anteguerra; si andò a votare con una percentuale che sfiorò il 90% e l'entusiasmo di chi scopriva il fascino della democrazia; fu varata una Costituzione, la prima nella storia nazionale non concessa dall'alto, i cui valori reggono ancora oggi il nostro patto di cittadinanza.

CONTINUA IN ULTIMA PAGINA

NOI, FIGLI DELL'EGUAGLIANZA E DEL RISPETTO DELLE DIFFERENZE

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

È l'eguaglianza il terreno su cui diventano veri i diritti e le libertà che fanno grande la Costituzione della Repubblica. Ma l'eguaglianza, fondamento della Costituzione, è un progetto, un programma di azione e di sviluppo, non una realtà. E infatti, appena detto che tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, la Costituzione si preoccupa di assegnare alla Repubblica in tutte le sue articolazioni il compito di rimuovere gli ostacoli economici e sociali che limitano di fatto le libertà e i diritti dei cittadini. E all'obbligo delle istituzioni pubbliche si aggiunge quello dei privati individui.

CONTINUA IN ULTIMA PAGINA





BORSA +0,60% 1€ = \$1,2225

BORSE ESTERE	
Dow Jones	34.821 ▲
Nasdaq	15.759 ▲
S&P 500	4.306 ▲
Francfort	16.857 ▲
Zurigo	11.435 ▲
Londra	7.200 ▲
Parigi	6.480 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	0,8529 ▲
Euro-Yen	134,25 ▲
Euro-Fr.Sv.	1,0566 ▲
FUTURE	
Euro-Btp	147,39 ▼
Euro-Bund	127,58 ▼
Flex Mib	25,348 ▲
Euro-Yen	7,8043 ▲
SPREAD	
Btp-Bund 10Y	107,90 ▼
RENDIMENTI	
Btp 10 Y	0,9010 ▼
Bund 10 Y	-0,1780 ▲

Per finanziare la transizione elettrica Volkswagen studia l'ipo delle batterie

Intanto la casa tedesca si prepara a entrare nel business delle materie prime. Accordo Daimler-Nokia sui brevetti

Beccari a pagina 15



La haute couture verso una seconda vita

Parigi riparte con l'alta moda, dal ritorno di Balenciaga ad Armani

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXIII n. 107

Mercoledì 2 Giugno 2021

€2,00 *Classeditori*



Copyright Magazine for Fashion n. 107 e 4.520 © 2021 e 3.200. Copyright Magazine for Living n. 52 e 4.520 © 2021 e 3.200. Spedizioni in A.P. art. 1, c.11, - 4004 - 00100 Milano - (02) 4761-2343 - 024-43817000 Fax 02-4761-2343

MILANO ANTICIPA LE CELEBRAZIONI DELLA REPUBBLICA E TORNA AI MASSIMI

Anche la Borsa ha la sua festa

Piazza Affari rivede il livello precedente al crack Lehman. Cancellato il 2008 Draghi brinda al rialzo del pil trimestrale e rafforza l'ottimismo degli investitori

Nuove acquisizioni italiane: Ferrero e Interpump fanno shopping per 570 milioni

POP SONDRIO SARÀ SPA IN AUTUNNO, EQUITA SCOMMETTE SU UN'INTEGRAZIONE CON BPER

PUÒ FAR SPEGNERE I FORNI

Spettro chiusura per Pex Ilva: il futuro del gruppo nelle mani del Consiglio di Stato

PAGATI 750 MILIONI

Il Tesoro rimborsa il debito per Mps

CONTINUA IL RISIKO DEL GAS

Dopo lo scambio di asset concluso in Angola, Eni e Bp studiano uno swap anche in Algeria

OPA FLY SRL SU AZIONI CARRARO SPA

La scelta che ti premia

€ 2,55 per azione

+47,27%

Rispetto alla media ponderata del prezzo ufficiale delle azioni degli ultimi 12 mesi (precedenti al 26 marzo 2021, ultimo giorno di Borsa aperta precedente alla data di annuncio dell'operazione)*

CARRARO

Contatta subito la tua banca. Hai tempo fino al 4 giugno 2021.

COMUNITA' - Foto: P. Di Stefano - Milano in Europa

Numero Verde 800 745 691

Per ulteriori informazioni sull'Offerta opa.carraro@investor.monovodoli.com

Fig. 5/1 - L'obiettivo dell'OPA è acquisire l'intero capitale sociale di Carraro e conseguire la messa della quotazione sul mercato ordinario di Carraro. L'operazione di acquisizione di Carraro è subordinata al soddisfacimento di determinate condizioni, tra cui la sottoscrizione di un accordo di finanziamento. Prima del febbraio 2021, Carraro ha emesso un documento di offerta, disponibile all'indirizzo Internet <https://www.carraro.com/it/investor-relations/opa> e www.monovodoli.com/it/opa. * Rispetto alla media ponderata del prezzo ufficiale delle azioni nel periodo 03.12.2019 (data di pubblicazione dell'OPA) e Carraro, registrata in data 26 marzo 2021, l'OPA rappresenta un premio del 7,53% rispetto al prezzo ufficiale del titolo Carraro, registrato in data 26 marzo 2021.



Porti: Trieste, +4% container e +31,93% RoRo in 4 mesi

Da aprile crescono volumi totali (+20,44%) in post Covid

(ANSA) - TRIESTE, 01 GIU - Traffici in aumento nel primo quadrimestre per container (+4%), RoRo (+31.93%) e ferroviario (+8,52%). Da aprile crescono anche i volumi totali per la prima volta dopo la pandemia (+20,44%). Sono i risultati del Porto di Trieste. Per i container, sono 250.284 i TEU movimentati. Il comparto RO-RO consolida l'andamento positivo con 96.904 unità. In controtendenza le rinfuse solide (-9,06%) e 160.401 tonnellate movimentate, ma pesa la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%) con 10.392.063 tonnellate. Quest'ultima perdita, dovuta al covid, ha inciso sui volumi totali del quadrimestre (-9,55%) rispetto allo stesso periodo 2020. (ANSA).



Porto Trieste: nel 1° quadrimestre 2021 il traffico container sfiora il +4% con 250.284 TEU movimentati

(FERPRESS) **Trieste**, 1 GIU Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso, non hanno portato ripercussioni negative sui traffici container del **porto** di **Trieste** nel primo quadrimestre del 2021: la variazione positiva sfiora il + 4% con 250.284 TEU movimentati. Complessivamente i TEU pieni nello scalo giuliano sono stati 205.417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44.867 (-2,15%). La virata al rialzo dei primi quattro mesi vede indiscutibilmente sul podio il comparto RO-RO che consolida ulteriormente il suo andamento positivo (+31,93%) con 96.904 unità transitate. In controtendenza le rinfuse solide (- 9,06%), e 160.401 tonnellate movimentate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%) con 10.392.063 tonnellate. Quest'ultima perdita, dovuta ancora alla congiuntura negativa causata dall'emergenza sanitaria mondiale, ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (- 9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori del singolo mese di aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a

cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di aprile dell'anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del **porto** di **Trieste** che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è ancor più evidente (+ 40,40%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Focalizzandosi sul **porto** di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (- 5,40%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate ed il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,59%) e 286 TEU; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l'industria automobilistica e il suo indotto.



PORTO DI TRIESTE: TRAFFICI IN AUMENTO NEL PRIMO QUADRIMESTRE PER CONTAINER (+4%)

RORO (+31,93%) E FERROVIARIO (+8,52%) DA APRILE CRESCONO ANCHE I VOLUMI TOTALI PER LA PRIMA VOLTA DOPO LA PANDEMIA (+20,44%) Trieste-

Redazione

Authority , Italia , Logistica , News , Porti , Trasporti martedì, Giugno 1st, 2021 RORO (+31,93%) E FERROVIARIO (+8,52%) DA APRILE CRESCONO ANCHE I VOLUMI TOTALI PER LA PRIMA VOLTA DOPO LA PANDEMIA (+20,44%) **Trieste** - Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso, non hanno portato ripercussioni negative sui traffici container del **porto di Trieste** nel primo quadrimestre del 2021: la variazione positiva sfiora il + 4% con 250.284 TEU movimentati. Complessivamente i TEU pieni nello scalo giuliano sono stati 205.417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44.867 (-2,15%). La virata al rialzo dei primi quattro mesi vede indiscutibilmente sul podio il comparto RO-RO che consolida ulteriormente il suo andamento positivo (+31,93%) con 96.904 unità transitate. In controtendenza le rinfuse solide (- 9,06%), e 160.401 tonnellate movimentate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%) con 10.392.063 tonnellate. Quest' ultima perdita, dovuta ancora alla congiuntura negativa causata dell' emergenza sanitaria mondiale, ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (- 9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori del singolo mese di aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di aprile dell' anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del **porto di Trieste** che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul sul singolo mese di aprile che il rialzo è ancor più evidente (+ 40,40%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Focalizzandosi sul **porto** di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (-5,40%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate ed il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,59%) e 286 TEU; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l' industria automobilistica e il suo indotto. Short URL : <https://www.ilnautilus.it/?p=83977>.



Informare

Trieste

Nei primi quattro mesi del 2021 il traffico delle merci nel porto di Trieste è diminuito del -9,6%

Calo delle rinfuse parzialmente compensato dalla crescita dei rotabili Nel primo quadrimestre di quest' anno, a causa della riduzione dei volumi di rinfuse compensata parzialmente dall' aumento segnato nel segmento dei rotabili, il traffico delle merci movimentato globalmente dal porto di Trieste ha registrato una flessione del -9,6% essendosi attestato a 16,3 milioni di tonnellate rispetto a 18,0 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2020. La contrazione, inoltre, è stata generata dal calo del -12,0% delle merci allo sbarco che sono ammontate a 13,6 milioni di tonnellate, mentre quelle all' imbarco sono cresciute del +5,1% salendo a 2,7 milioni di tonnellate. Nel settore delle merci varie i rotabili hanno mostrato una consistente ripresa avendo totalizzato, con 2,6 milioni di tonnellate movimentate, un incremento del +27,0%, mentre le merci in container sono rimaste stabili ad oltre 2,8 milioni di tonnellate (-0,3%) con 250mila teu movimentati (+3,9%) - inclusi 205mila teu pieni (+5,29%) e 45mila teu vuoti (-2,15%) - e le altre merci varie sono diminuite del -9,1% a 259mila tonnellate. Nel comparto delle rinfuse liquide, che ha chiuso i primi quattro mesi del 2021 con 10,4 milioni di tonnellate, la riduzione complessiva è stata del -17,6%, con cali del -17,7% e del -21,5% rispettivamente del petrolio grezzo e dei prodotti petroliferi raffinati scesi a 10,2 milioni di tonnellate e 203mila tonnellate, mentre i prodotti chimici sono aumentati del +75,4% a 29mila tonnellate. Le rinfuse secche sono diminuite del -9,1% a 160mila tonnellate, di cui 102mila tonnellate di prodotti metallurgici (+0,3%), 51mila tonnellate di cereali (+10,4%) e 7mila tonnellate di altre rinfuse solide (-49,0%). Nel primo quadrimestre di quest' anno il porto di Monfalcone, anch' esso amministrato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha movimentato 963mila tonnellate di merci (-11,3%), con cali sia delle merci varie (-22,6%) che delle rinfuse solide (-5,4%).

inferMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del
Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

1 giugno 2021

Nei primi quattro mesi del 2021 il traffico delle merci nel porto di Trieste è diminuito del -9,6%

Calo delle rinfuse parzialmente compensato dalla crescita dei rotabili

Nei primi quattro mesi di quest'anno, a causa della riduzione dei volumi di rinfuse compensata parzialmente dall'aumento segnato nel segmento dei rotabili, il traffico delle merci movimentato globalmente dal porto di Trieste ha registrato una flessione del -9,6% essendosi attestato a 16,3 milioni di tonnellate rispetto a 18,0 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2020. La contrazione, inoltre, è stata generata dal calo del -12,0% delle merci allo sbarco che sono ammontate a 13,6 milioni di tonnellate, mentre quelle all'imbarco sono cresciute del +5,1% salendo a 2,7 milioni di tonnellate.

Nel settore delle merci varie i rotabili hanno mostrato una consistente ripresa avendo totalizzato, con 2,6 milioni di tonnellate movimentate, un incremento del +27,0%, mentre le merci in container sono rimaste stabili ad oltre 2,8 milioni di tonnellate (-0,3%) con 250mila teu movimentati (+3,9%) - inclusi 205mila teu pieni (+5,29%) e 45mila teu vuoti (-2,15%) - e le altre merci varie sono diminuite del -9,1% a 259mila tonnellate.

Nel comparto delle rinfuse liquide, che ha chiuso i primi quattro mesi del 2021 con 10,4 milioni di tonnellate, la riduzione complessiva è stata del -17,6%, con cali del -17,7% e del -21,5% rispettivamente del petrolio grezzo e dei prodotti petroliferi raffinati scesi a 10,2 milioni di tonnellate e 203mila tonnellate, mentre i prodotti chimici sono aumentati del +75,4% a 29mila tonnellate.

Le rinfuse secche sono diminuite del -9,1% a 160mila tonnellate, di cui 102mila tonnellate di prodotti metallurgici (+0,3%), 51mila tonnellate di cereali (+10,4%) e 7mila tonnellate di altre rinfuse solide (-49,0%).

Nel primo quadrimestre di quest'anno il porto di Monfalcone, anch'esso amministrato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha movimentato 963mila tonnellate di merci (-11,3%), con cali sia delle merci varie (-22,6%) che delle rinfuse solide (-5,4%).

Leggi le notizie su tematica "Accidenti e incidenti" cliccando sul servizio pertinenti.

Area di servizio	Data di arrivo	Data di partenza
Altre destinazioni	1 Jun	2 Jun
	203	709
		Cassa

Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, quadrimestre in flessione ma ad aprile è rimbalzo

Crescono soprattutto i rotabili e i container. Le ferrovie continuano ad ampliarsi. A soffrire sono le rinfuse liquide

Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso hanno avuto ripercussioni negative sui traffici del **porto** di **Trieste** dei primi quattro mesi dell' anno, ma non in tutti i settori e aprile ha mostrato il primo rimbalzo. Il traffico generale è stato pari a 16,28 milioni di tonnellate, in flessione del 9,5 per cento. I container, però, sono andati bene, con una variazione positiva vicina al 4 per cento, pari a 250,284 TEU movimentati. Complessivamente, i TEU pieni sono stati 205,417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44,867 (-2,15%). Il settore migliorato più di tutti è quello dei rotabili, di ben il 31,9 per cento a 96,904 unità transitate. In controtendenza le rinfuse solide (-9,06%), pari a 160,401 tonnellate movimentate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%), pari a 10,39 milioni di tonnellate. I valori di aprile però fanno intravedere incoraggianti segnali di ripresa nelle rinfuse liquide (+24,6%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenzia una crescita a doppia cifra (+20,4%), sul mese di aprile dell' anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, il network del **porto** di **Trieste** che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli pre-Covid: 3,045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,5%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è più evidente (+40,4%). Risultati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Passando al **porto** di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963,288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,6%) e a quello delle rinfuse solide (-5,4%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,9%) che con 630,926 tonnellate rappresenta il 93,3 per cento delle rinfuse solide movimentate e il 65,5 per cento del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,5%), pari a 286 TEU; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,5%) con 27,248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l' industria automobilistica e il suo indotto.

Online non soltanto i risultati per studiare la sua esperienza di navigazione più quotante. (Cliccando questo banner, riceverete il prossimo **Avvisatore** e il servizio di navigazione elettronica di bordo di questo banner accadranno al bene vostro.)

Info Località | Chiudi

Mostra maggiori informazioni

INTERMED

Informazioni Marittime

LOGISTICA

ARRIVATI

Abbonati ai nostri Servizi Online

Avvisatore Marittimo

EDIZIONE SPECIALE 2019

SANITÀ INTEGRATIVA

ARKAS

salerno generalcargo

Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso hanno avuto ripercussioni negative sui traffici del porto di Trieste dei primi quattro mesi dell' anno, ma non in tutti i settori e aprile ha mostrato il primo rimbalzo. Il traffico generale è stato pari a 16,28 milioni di tonnellate, in flessione del 9,5 per cento. I container, però, sono andati bene, con una variazione positiva vicina al 4 per cento, pari a 250,284 TEU movimentati. Complessivamente, i TEU pieni sono stati 205,417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44,867 (-2,15%). Il settore migliorato più di tutti è quello dei rotabili, di ben il 31,9 per cento a 96,904 unità transitate. In controtendenza le rinfuse solide (-9,06%), pari a 160,401 tonnellate movimentate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%), pari a 10,39 milioni di tonnellate. I valori di aprile però fanno intravedere incoraggianti segnali di ripresa nelle rinfuse liquide (+24,6%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenzia una crescita a doppia cifra (+20,4%), sul mese di aprile dell' anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, il network del porto di Trieste che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli pre-Covid: 3,045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,5%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è più evidente (+40,4%). Risultati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Passando al porto di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963,288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,6%) e a quello delle rinfuse solide (-5,4%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,9%) che con 630,926 tonnellate rappresenta il 93,3 per cento delle rinfuse solide movimentate e il 65,5 per cento del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,5%), pari a 286 TEU; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,5%) con 27,248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l' industria automobilistica e il suo indotto.

Trieste: per la prima volta dopo la pandemia crescita a doppia cifra

Giulia Sarti

TRIESTE I dati appena pubblicati dal porto di Trieste dimostrano che l'incidente al Canale di Suez non ha avuto ripercussioni sullo scalo che nel primo quadrimestre del 2021 sfiora una crescita del 4% con 250.284 teu movimentati. Relativamente ai pieni, se ne registrano 205.417 (+5,29%), nei vuoti 44.867 (-2,15%). La virata al rialzo dei primi quattro mesi vede indiscutibilmente sul podio il comparto ro-ro che consolida ulteriormente il suo andamento positivo (+31,93%) con 96.904 unità transitate. In controtendenza invece le rinfuse solide (-9,06%), e 160.401 tonnellate movimentate. A pesare, è soprattutto la flessione delle rinfuse liquide scese de -17,65% a 10.392.063 tonnellate: una perdita questa che ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (-9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori di Aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di Aprile dell'anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del porto di Trieste che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul singolo mese di Aprile che il rialzo è ancor più evidente (+40,40%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Sul porto di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (-5,40%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate ed il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,59%) e 286 teu; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l'industria automobilistica e il suo indotto.



Il porto di Trieste vede la ripresa: +4% nel primo quadrimestre

Ad aprile la crescita ha superato il 20% rispetto a un anno fa. Su del 30% i camion trasportati sui traghetti

I container in transito sono aumentati del 4% in un anno nel primo quadrimestre del 2021. Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia non hanno avuto ripercussioni sui traffici container del porto di Trieste nel primo quadrimestre del 2021: la variazione positiva in un anno sfiora il 4%. Ad aprile i volumi complessivi dello scalo giuliano, per la prima volta dopo la pandemia, evidenziano una crescita a doppia cifra (quasi + 21%) sul mese di aprile dell'anno scorso. La virata al rialzo dei primi quattro mesi vede sul podio il comparto RO-RO che consolida ulteriormente il suo andamento positivo (+31,93%). In controtendenza le rinfuse solide (-9,06%), ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide con un -17,65%. I valori del singolo mese di aprile fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, solo ora si vede un ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati i treni operati nei primi quattro mesi del 2021 (+8,52%) mentre sul singolo mese di aprile il rialzo è del + 40,40%.



Trieste, nessun impatto da Suez: il porto cresce ancora

Trieste Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso, non hanno portato ripercussioni negative sui traffici container del porto di Trieste nel primo quadrimestre del 2021: la variazione positiva sfiora il + 4% con 250.284 TEU movimentati. Complessivamente i TEU pieni nello scalo giuliano sono stati 205.417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44.867 (-2,15%). La virata al rialzo dei primi quattro mesi vede sul podio il comparto RO-RO che consolida ulteriormente il suo andamento positivo (+31,93%) con 96.904 unità transitate. In controtendenza le rinfuse solide (-9,06%), e 160.401 tonnellate movimentate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%) con 10.392.063 tonnellate. Quest'ultima perdita, dovuta ancora alla congiuntura negativa causata dall'emergenza sanitaria mondiale, ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (-9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori del singolo mese di aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di aprile dell'anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del porto di Trieste che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è ancor più evidente (+ 40,40%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Focalizzandosi sul porto di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (-5,40%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate ed il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,59%) e 286 TEU; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l'industria automobilistica e il suo indotto.



Shipping Italy

Trieste

Porto di Trieste: nei primi 4 mesi del 2020 calano le tonnellate (-9,5%) ma aumentano container pieni e ro-ro

E' un bilancio in chiaroscuro quello del porto di Trieste nei primi quattro mesi del 2021 perché, se è vero che container pieni in import e rotabili tornano a mostrare chiari segnali di ripresa, rinfuse liquide, solide, merci varie e crociere evidenziano ancora un trend negativo. Una nota della port authority presieduta da Zeno D'Agostino sottolinea che il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso, non hanno portato ripercussioni negative sui traffici container del porto di Trieste nel primo quadrimestre del 2021: la variazione positiva sfiora il + 4% con 250.284 Teu movimentati. Complessivamente i Teu pieni nello scalo giuliano sono stati 205.417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44.867 (-2,15%). Ancor più rilevante, in realtà, è il dato sui container pieni in import (al netto quindi del transhipment) che sono cresciuti del 25,3%. Il solo trasbordo (transhipment) è invece calato del -19,5% qualificando così il porto di Trieste come una via di transito sempre più importante per il traffico gateway (cresciuto del 18,34%). Nel primo quadrimestre del 2021 è stata significativa anche la crescita del comparto ro-ro che ha fatto segnare 96.904 unità di carico transitate (+31,93% rispetto a dodici mesi prima). Il traffico general cargo depurato dal dato dei container e dai rotabili, è risultato pari a 259.478 tonnellate, mostrando dunque anche per le merci varie un calo di 26.093 tonnellate (-9,14%). Il traffico crocieristico risulta praticamente azzerato anche perché la ripartenza del mercato con le prime navi di Costa è avvenuto solo da poche settimane. Negative, come detto, anche le statistiche sia delle rinfuse solide pari a 160.401 tonnellate movimentate nei primi quattro mesi dell'anno (-9,06%) e persino peggiori quelle relative all'imbarco/sbarco di rinfuse liquide con 10.392.063 tonnellate (-17,65%). Oltre il 60% del totale di merci movimentate dal porto di Trieste in tonnellate (16.281.291) è rappresentato proprio dalle rinfuse liquide. A questo proposito la nota dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale spiega che quest'ultima perdita, dovuta ancora alla congiuntura negativa causata dall'emergenza sanitaria mondiale, ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (-9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori del singolo mese di aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di aprile dell'anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del porto di Trieste, che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Solo ora, però, si vede un vero recupero dei numeri con un ritorno ai livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è ancor più evidente (+40,4%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona informa sempre la port authority. Guardando infine al porto di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (-5,40%). Leggermente positivo il dato della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate e il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Positivi segnali di ripresa infine per il settore contenitori (+30,59%) e 286 Teu, mentre negativo è





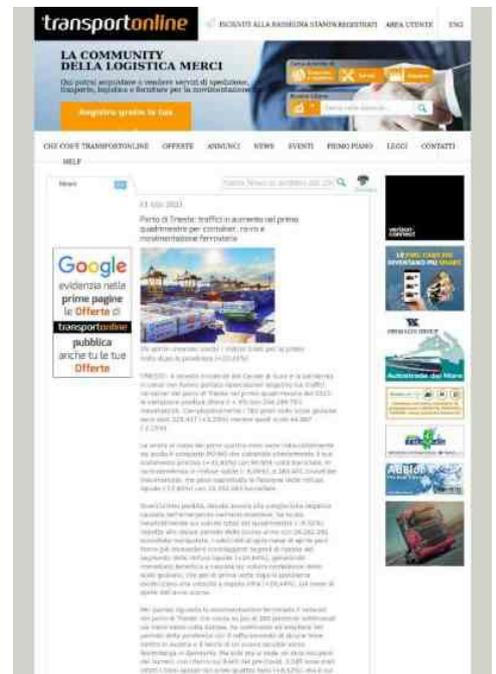
Shipping Italy

Trieste

del comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate.

Porto di Trieste: traffici in aumento nel primo quadrimestre per container, ro-ro e movimentazione ferroviaria

Da aprile crescono anche i volumi totali per la prima volta dopo la pandemia (+20,44%). TRIESTE Il recente incidente del Canale di Suez e la pandemia in corso non hanno portato ripercussioni negative sui traffici container del porto di Trieste nel primo quadrimestre del 2021: la variazione positiva sfiora il +4% con 250.284 TEU movimentati. Complessivamente i TEU pieni nello scalo giuliano sono stati 205.417 (+5,29%) mentre quelli vuoti 44.867 (-2,15%). La virata al rialzo dei primi quattro mesi vede indiscutibilmente sul podio il comparto RO-RO che consolida ulteriormente il suo andamento positivo (+31,93%) con 96.904 unità transitate. In controtendenza le rinfuse solide (-9,06%), e 160.401 tonnellate movimentate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%) con 10.392.063 tonnellate. Quest'ultima perdita, dovuta ancora alla congiuntura negativa causata dall'emergenza sanitaria mondiale, ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (-9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori del singolo mese di aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di aprile dell'anno scorso. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del porto di Trieste che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è ancor più evidente (+40,40%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgica Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona. Focalizzandosi sul porto di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portoro-sega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (-5,40%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate ed il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore contenitori (+30,59%) e 286 TEU; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l'industria automobilistica e il suo indotto. www.porto.trieste.it Indietro Elenco Avanti



Porto&Interporto

Trieste

D'Agostino: l'errore dell'Ue è guardare ad Est e non a Sud

La crisi sembra essere diventata l'abito della contemporaneità. Negli ultimi vent'anni gli shock di sistema, a partire dagli attacchi terroristici al World Trade Center fino all'attuale emergenza pandemica, si stanno susseguendo senza soluzione di continuità. Le conseguenze sotto l'aspetto politico, economico e sociale mettono in crisi gli schemi precostituiti. «Serve reattività. Capacità di incidere sulla realtà in tempi sempre più brevi». Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale, recentemente anche alla guida di Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, è da tempo sintonizzato su questi temi. Tra citazioni di Parag Khanna (Technocracy in America) e Alessandro Aresu (Le potenze del capitalismo politico) il suo discorso si allontana velocemente dai soliti binari. Alla contabilità spicciola delle merci movimentate, alle variazioni percentuali anno su anno, all'armamentario dei tanti (troppi) webinar tenuti negli ultimi tempi, impone l'invito a «confrontarsi con la complessità». A ragionare in termini di cambiamenti strutturali pur mantenendo i piedi ben piantati a terra. Non a caso le sue riflessioni sulla nuova normalità partono dalle attività quotidiane sulle banchine; dal record di avviamenti da poco registrato dall'Agenzia per il Lavoro Portuale del porto di Trieste. «Una buona notizia in generale e un messaggio preciso su un tema di grande delicatezza, specialmente in questo particolare frangente: c'è un modello di organizzazione del lavoro che funziona e garantisce competitività. Questo dimostra che l'attrattiva di un porto non può essere calcolata solo in base ai costi. La Compagnia che opera a Trieste, giudicata da alcuni frutto di uno schema normativo fin troppo rigido, contribuisce all'efficienza complessiva dello scalo grazie a qualità della formazione e dialogo con i terminalisti. Elementi fondamentali di una comunità portuale in grado di prendersi le sue responsabilità nel rispetto pieno delle regole». La crescita del lavoro come risultato di un processo ben ponderato. Pietra di paragone e punto di partenza per affrontare al meglio l'accelerazione di una serie di fenomeni su cui la pandemia sta agendo da catalizzatore. Il reshoring, ad esempio, e le dinamiche contraddittorie che stanno portando ad una regionalizzazione della produzione. Al principio era stata la guerra dei dazi: per sfuggire alla contrapposizione dei blocchi si è incominciato a rimodulare la presenza manifatturiera a livello globale evitando l'eccessiva concentrazione geografica. «Un anno fa, con lo scoppio della pandemia, si era prospettato il rischio di una massiccia migrazione della attività dalla Cina. Oggi, considerando che si tratta dell'unico paese in cui l'attività economica è ripresa a pieno ritmo, si potrebbe addirittura ipotizzare un esito inverso. Aggiungiamo al quadro anche l'incidente di Suez, con i suoi effetti pesanti sui tempi di produzione di molti segmenti industriali. Ragionevolmente c'è da aspettarsi un rilassamento delle catene logistiche. Il che, oltre alla delocalizzazione degli impianti produttivi, potrebbe portare anche ad una regionalizzazione degli stoccaggi. Le aziende ormai hanno tutto l'interesse a concentrare merci in diverse aree del globo anziché puntare tutto, come prima, su tempistiche esasperate per assorbire eventuali shock nella continuità della catena logistica. Un tema che potrebbe risultare interessante sia per realtà come Trieste sia per il Mezzogiorno. Il nostro Porto Franco e le ZES potrebbero acquisire, in questa nuova stagione, una nuova appetibilità». Sul rallentamento del ritmo di circolazione della merce, nella nuova fase del mercato globale post-Covid, alcuni territori potrebbero, in effetti, giocare la carta della specializzazione. Adeguare la propria offerta per intercettare i flussi merceologici pazienti, riproponendo, con tutte le ovvie differenze del caso, lo schema dei porti emporio all'origine del capitalismo moderno. «Il caso dell'alluminio a Trieste è esemplificativo di questa particolare dinamica. Il materiale arriva da differenti luoghi di origine, è stoccato nell'area del Porto Franco e attende in panchina prima di



Porto&Interporto

Trieste

essere immesso sul mercato secondo le strategie scelte dai trader. In giro per il mondo ci sono già aree penso al porto franco del Thè e del Caffè a Dubai che fungono oltre che da deposito e area di parziale lavorazione, da punto di riferimento dei prezzi globali. In una logica di tipo borsistico e finanziario che subentra immediatamente dopo le attività logistiche. Niente di inedito in realtà. I centri portuali del passato sono stati spesso anche, e non a caso, importanti centri finanziari. Ma per approfittare dell'occasione serve un approccio amministrativo capace di interfacciarsi alle dinamiche, alle accelerazioni e ai repentini mutamenti del mercato. Gestire le ZES attraverso la nomina di comitati più o meno ampi non ha più senso. La successione degli shock di sistema dall'inizio di questo secolo ci insegna che dobbiamo essere più veloci, puntando su strutture decisionali più verticali. Il rischio vero da scongiurare è la fascinazione nei confronti delle dittature che dimostrano maggiore efficienza nell'affrontare determinati cambiamenti. Chi ha a cuore la democrazia deve porsi questo problema: la democrazia va salvata iniettandole un maggior grado di reattività». Dalla necessità di dotarsi di strumenti adatti a governare i processi alle recenti polemiche sull'eccessivo peso delle compagnie marittime anche nelle operazioni di terra il passo è più breve di quanto si pensi. Lasciati a se stessi gli spiriti animali del capitalismo vanno indirizzati: pena il monopolio e un gigantismo economico in grado di interferire con l'interesse comune. Anche in questo caso servono nuovi occhiali per guardare la realtà. «Da analista non posso certo negare che la ricerca della dimensione, in economia, è una carta vincente. Purché si sia coscienti che oltre una certa soglia il fenomeno, sia esso verticale o orizzontale, diventa controproducente. Anche in questo caso l'incidente di Suez fa testo. Il gigantismo navale non riguarda più solo il mare. A fronte di vantaggi sempre più marginali relativi alla crescita dimensionale delle unità si riscontrano enormi diseconomie a terra. Rispetto all'inadeguatezza infrastrutturale, l'aumento della congestione delle aree, i picchi sproporzionati di lavoro, paradossalmente, sarei tentato di dire che la presenza degli armatori nella logistica di terra può essere una soluzione: sono costretti a confrontarsi direttamente con problemi che altrimenti non li toccherebbero. Sono questioni che però vanno discusse a livello europeo: oggi un singolo stato intenzionato a intervenire sarebbe facilmente bypassato. È a Bruxelles che va impostato un discorso di più ampio respiro, incentrato, oltre che su regole anti-oligopoli, anche su misure ormai ineludibili come l'efficienza energetica e il rispetto ambientale». Eppure negli ultimi anni, complice anche l'ascesa di potenze geoeconomiche non strettamente ascrivibili alla sfera liberale, il ruolo pubblico è cresciuto enormemente a livello globale. Lo Stato minimo sembra non andare più di moda. Sostenibilità, emergenza sanitaria, crescita economica. Sono tutti ambiti in cui l'intervento regolatorio non basta e lascia il passo a quello diretto. «Da decenni, in particolare in Italia, viviamo l'idea dello Stato ragioniere e non visionario. All'imperativo dei tagli andrebbe contrapposto quello della creazione di valore. Oggi non basta più la mano invisibile dell'economia: serve quella visibile dell'intervento pubblico. È pur sempre capitalismo: ci sono periodi in cui la presenza statale è più pronunciata, altri meno. Credo che nel periodo presente le cose vadano rimesse in carreggiata, anche guardando ai modelli organizzativi di maggior successo. Nel descrivere Singapore, Parag Khanna ci ricorda che il 60% della sua attività economica è in mano pubblica. Alessandro Aresu ha dimostrato che USA e Cina si somigliano più di quanto sembri. Il motore dell'economia americana è ancora quello che veniva definito come complesso militare-industriale. Più della metà delle commesse della Silicon Valley sono statali. Solo l'Ue è rimasta con il tabù degli aiuti di stato. Un vero e proprio controsenso quando di fronte abbiamo Tangeri, con tutte le misure di facilitazione per attrarre gli investimenti, e ai nostri porti si chiede di pagare le tasse». Anche l'Europa, dunque, dovrebbe cambiare punto di vista sul mondo. Piuttosto che ragionare sui commi guardare alle aree dove si giocano le vere partite egemoniche. Ripensando la sua proiezione, a cominciare dal Mediterraneo dove la Cina, prima che ancora a livello militare e politico, sta conducendo una sua vincente strategia commerciale. «L'errore dell'Ue consiste nel guardare ad Est e non al Sud. Nel Mediterraneo, e il discorso riguarda prima di tutto l'Italia, ci stiamo per sbaglio.

Non è un problema di soldi ma di idee. Servono cervelli, non portafogli. E la capacità, oltre all'intenzione, di studiare gli scenari futuri. C'è una funzione mediterranea, specialmente per il Mezzogiorno, che va ripensata fin dalle fondamenta. Le AdSP dovrebbero essere autonome nel dialogo con i paesi dell'area, nell'ottica seconda la quale quando il pubblico si muove lo fa con



Porto&Interporto

Trieste

una sua forza peculiare, come portatore di un interesse collettivo. Sarà un tema da sviluppare anche in seno a RAM, perché le autostrade del mare devono andare oltre la visione nazionale o comunitaria. Perché i programmi europei finanziano solo la parte di competenza dei collegamenti? Se non mettiamo piede in quei territori sfruttando le tratte potenziali non daremo senso agli investimenti che facciamo in casa. Giovanni Grande

Porto&Interporto

Venezia

Crociere a Venezia, concorso d'idee per trovare punti di attracco

Il Consiglio dei ministri ha approvato un decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna di Venezia. La misura prevede un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale dovrà lanciare un concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. Per il 2021 sono stanziati 2,2 milioni di euro.



Grandi Navi: sabato parte Msc da Venezia, annuncio proteste

(ANSA) - VENEZIA, 01 GIU - E' annunciata per il pomeriggio di sabato prossimo, 5 giugno, la ripartenza delle crociere da Venezia, quando dallo scalo lagunare salperà la 'Msc Orchestra' per il primo viaggio con destinazione Grecia. E per l'occasione sono annunciate anche le prime proteste dei comitati che si oppongono al passaggio delle Grandi Navi nei canali che attraversano la città lagunare. Non sarà infatti ancora possibile per le 'navi bianche' evitare il passaggio attraverso il Canale della Giudecca, il Bacino di San Marco e la Bocca di porto del Lido: il decreto legge del primo aprile, convertito in legge il 17 maggio, che sancisce l'estromissione delle Grandi Navi dalla Laguna, concede ancora il passaggio dei giganti del mare per il centro storico finché non vengano approntate la soluzione transitoria, a Porto Marghera con accesso da Malamocco, e infine in mare. Per le ore 17:00, quando la Msc Orchestra partirà dalla Stazione marittima, i 'No Navi' hanno annunciato azioni di protesta a partire dalla zona delle Zattere, imboccatura del Canale della Giudecca. (ANSA). RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto&Interporto

Venezia

Un hub per l'idrogeno verde a Venezia

L'**AdSP** del Mar Adriatico settentrionale punta a giocare un ruolo da protagonista nella transizione energetica collaborando ai due progetti PORTS8 (con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera) e SUNSHINH3 che intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. La meta fissata è la creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. Lo strumento: un protocollo d'intesa firmato con il gruppo Sapio e il consorzio Hydrogen Park. L'accordo si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro.



Porto&Interporto

Venezia

Venezia, sdoganamento in mare per merci alla rinfusa

Eseguito a Venezia il primo sdoganamento in mare di merci alla rinfusa per navi mono clienti che consente agli operatori di anticipare le attività per la presentazione/accettazione delle dichiarazioni doganali rispetto all'arrivo della nave in porto, tramite un sistema di monitoraggio da remoto. Più in particolare l'innovazione, già introdotta nel 2014 per i contenitori nello scalo di Venezia, risulta particolarmente importante per il Sistema Portuale del Veneto dato che comporta l'abbattimento dei tempi di sdoganamento, di giacenza e di consegna delle merci anche per il settore rinfuse, uno dei suoi asset merceologici di maggiore rilievo che rappresenta circa un quarto del totale delle tonnellate movimentate annualmente. L'estensione della procedura si è svolta con successo per un carico di 7.100 tonnellate di cemento destinato ad una società operante nell'ambito della produzione e commercializzazione di calcestruzzo preconfezionato pronto per l'uso a Porto Marghera e trasportato da una nave in arrivo dalla Turchia.



Porto&Interporto

Savona, Vado

Vado Gateway, nuovo collegamento con Terminal Piacenza Intermodale

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



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Savona, aperto il nuovo parcheggio in Darsena: da oggi nuovi stalli per la cittadinanza

In tutto sono 47 i posti per le auto, di cui 2 destinati alle persone diversamente abili, e 12 per i motocicli

Savona . 'Che fine ha fatto l' annuncio nuovo parcheggio in Darsena a Savona?'. Dalle parole pronunciate dalla consigliera comunale del Pd Elisa Di Padova lo scorso marzo , arriva finalmente l' apertura del parcheggio situato in via Impastato, sopra la copertura del tratto terminale del tunnel dell' **Autorità di Sistema** Portuale, dietro il Crescent. Oltre nuovi stalli - 47 per auto di cui 2 destinati alle persone diversamente abili e 12 per motocicli -, sono stati introdotti nuovi punti di illuminazione a led simili a quelli già presenti in zona, che richiedono poca manutenzione. Il parcheggio era stato annunciato lo scorso febbraio dal sindaco Caprioglio e dall' assessore Arecco e avrebbe dovuto essere attivo per la cittadinanza dal mese di marzo, ma a causa di alcuni problemi tecnici l' apertura del parcheggio è avvenuta nel corso della giornata odierna. Gli stalli sono in parte riservati ai cittadini residenti muniti di bollino rosso e in parte liberi. L' intervento fa parte del progetto per l' adesione al bando 'Qualità dell' abitare', che include anche la riqualificazione degli immobili dell' ex centrale Enel di Lavagnol a , dove sono previsti alloggi residenziali e spazi pubblici del tutto nuovi.



Savona, aperto il parcheggio della Darsena: 47 nuovi stalli per residenti e gratuiti

Il park è in via Peppino Impastato, si spengono le polemiche tra il Pd e la Lega

Dopo il botta e risposta tra il Partito Democraticico e la Lega, il parcheggio pubblico in via Peppino Impastato nella Darsena di Savona è stato aperto questo pomeriggio. Nel park per alcuni stalli verrà agevolata la sosta ai cittadini residenti muniti di bollini rosso, in altri invece la sosta sarà libera. "La zona in questione presenta particolare rilevanza urbanistica, commerciale, turistica, lavorativa ed è caratterizzata da rilevanti volumi di traffico; l'imminente consegna del nuovo parcheggio pubblico, apporterà un considerevole beneficio da questo punto di vista" avevano spiegato il sindaco Ilaria Caprioglio e il vicesindaco e assessore all'urbanistica Massimo Arecco. Nel dettaglio, la nuova area di sosta, nella pianificazione urbanistica, è individuata dalla sigla 'P1P4' ed è presente nella parte superiore del tratto terminale del tunnel dell'**Autorità di Sistema Portuale**. Il progetto aveva previsto la realizzazione di 47 stalli per auto di cui 2 sono stati destinati alle persone diversamente abili e 12 stalli per motocicli. "Gli stalli sono disposti su due file contrapposte, con corsia di manovra centrale. Sul lato sud (verso l'area **portuale**) gli stalli sono disposti a pettine, con una angolazione di 45° ed una larghezza di 2,50 metri ed una lunghezza di 5 metri. Gli stalli posizionati a nord (verso via Peppino Impastato) sono disposti paralleli alla corsia di manovra (in senso longitudinale al parcheggio) ed hanno una larghezza di 2,20 metri e una lunghezza di 5,50 metri" aveva proseguito Arecco. "I due posti auto per le persone diversamente abili sono stati opportunamente segnalati ed hanno una larghezza di 3,20 metri. Sono posizionati entrambi nelle vicinanze del varco di ingresso del parcheggio, a cui si accede tramite un percorso dedicato che, in futuro, collegherà Via Impastato con il nuovo complesso denominato 'Crescent 2' e con l'area della Fortezza del Priamar. L'illuminazione dell'area a parcheggio è stata realizzata con pali di illuminazione aventi caratteristiche estetiche analoghe a quelli presenti lungo Via Impastato, dotati di corpi illuminanti a LED a basso consumo energetico, con costi di manutenzione quasi nulli ed impatto ambientale ridotto. I lavori sono attualmente in fase di ultimazione: il prossimo mese di marzo sarà eseguito il collaudo tecnico amministrativo, dopodiché avverrà la relativa consegna al Comune" prosegue infine il vicesindaco savonese. "Anche questa promessa è stata mantenuta, ringrazio gli uffici e l'architetto Tallarico di Orsa 2000" ha concluso Massimo Arecco.



Porti: Genova, navi più grandi in quattro terminal

Capitaneria porto mette a punto procedura valutazione in 4 fasi

(ANSA) - GENOVA, 01 GIU - La Capitaneria di porto di Genova con un'ordinanza autorizza l'ingresso di navi più grandi in quattro terminal nello scalo: Calata Sanità, ponte Idroscalo ponente, ponte Etiopia ponente e bacino di Pra' potranno accogliere unità più grandi rispetto ai limiti imposti fino ad oggi. Il via libera risponde alle istanze presentate dai concessionari delle banchine del porto di Genova negli ultimi anni, per poter fare attraccare navi più grandi, più lunghe e capienti "al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale" spiega una nota della Capitaneria. Per arrivare all'ammissione delle navi più grandi la Capitaneria ha messo a punto per la prima volta una procedura precisa di valutazione in quattro fasi. Il primo passo è la simulazione delle manovre in un centro terzo, poi la sperimentazione, la familiarizzazione da parte di tutti i piloti del porto, con una sorta di scuola guida, e infine l'approvazione dei nuovi limiti da parte dell'autorità marittima. (ANSA).

The image shows a screenshot of an ANSA news article. The header includes the ANSA logo and the word 'Mare'. Below the header, there are navigation tabs for 'NEWS', 'GALLERIA FOTOGRAFICA', and 'VIDEO'. The main headline reads 'Porti: Genova, navi più grandi in quattro terminal' with a sub-headline 'Capitaneria porto mette a punto procedura valutazione in 4 fasi' and a timestamp '01 giugno, 18:33'. A large photograph shows a cruise ship docked at a port terminal with cranes. To the right of the article, there is a vertical sidebar with various logos, including 'V AN', 'Canale AN', 'UNION INTERNA', 'Navimetro', and '15'.

Nuovi limiti dimensionali per le navi che ormeggiano nel Porto di Genova

Pubblicata l'ordinanza 104/2021 con la quale si definiscono e si rendono operativi dal 14 giugno i nuovi limiti dimensionali

Nuovi limiti dimensionali per le navi ammesse all'ormeggio presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Prà nel porto di Genova. A seguito di un articolato processo di valorizzazione delle simulazioni di manovra, sperimentazioni in mare e valutazione delle esperienze, coordinato nel corso degli ultimi anni dalla Capitaneria di porto di Genova, è stata pubblicata l'ordinanza 104/2021 con la quale si definiscono e si rendono operativi dal 14 giugno i nuovi limiti dimensionali. Negli ultimi anni i concessionari avevano inoltrato all'Autorità marittima diverse istanze per consentire l'arrivo, presso i rispettivi terminal, di navi più grandi e più capienti per rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale. Per rispondere a tali richieste, l'amministrazione marittima di Genova, con l'ausilio dei servizi tecnico nautici del porto e perfezionando procedure acquisite nel tempo, è arrivata a definire un vero e proprio iter procedimentale teso a consentire una valutazione, quanto più oggettiva possibile, sull'adeguatezza delle cosiddette navi 'fuori sagoma', ossia di quelle classi di unità di dimensioni - in larghezza, lunghezza e pescaggio - superiori agli ordinari traffici del porto di Genova. Dopo una serie di fasi preliminari e di valutazioni, si è giunti alla definizione delle nuove prescrizioni nautiche relative all'accosto di destinazione, in modo da garantire un processo virtuoso, assicurando anche un alto livello di sicurezza della navigazione. In particolare, la procedura - approvato e allegato nella stessa Ordinanza 104/2021 - prevede quattro fasi successive per arrivare all'ammissione delle nuove unità: Simulazioni eseguite presso un centro di manovra terzo rispetto al richiedente e all'armatore della nave, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici; Sperimentazione delle sole manovre approvate in fase di simulazione, da eseguirsi sotto specifici i limiti operativi, prescrizioni tecnico-nautiche e il controllo diretto a bordo del Capo pilota di Genova; Familiarizzazione delle manovre (approvate in fase sperimentale) da parte di tutti i piloti del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, in accordo alle prescrizioni tecnico/nautiche e apposite limitazioni operative definite su indicazione del Capo pilota nella fase 2; Approvazione dei nuovi limiti dimensionali da parte dell'Autorità marittima, a seguito della comunicazione della positiva conclusione della familiarizzazione da parte dei Piloti del porto. In tal senso l'ordinanza 104/2021, appena emanata, detta precise prescrizioni tecnico-nautiche per ciascuna nuova classe di unità e destinazione di ormeggio; misure che dovranno essere precisamente osservate affinché tali traffici entrino nel regime 'ordinario' di programmazione degli accosti.



Porto, arrivano le navi giganti in quattro terminal

Publicata sul sito della Capitaneria di porto di Genova l'ordinanza che disciplina i nuovi limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio nel porto di Genova

La Capitaneria di **porto** di **Genova** con un'ordinanza pubblicata sul sito, autorizza l'ingresso di navi più grandi in quattro terminal nello scalo: Calata Sanità, ponte Idroscalo ponente, ponte Etiopia ponente e bacino di Pra' potranno accogliere unità più grandi rispetto ai limiti imposti fino ad oggi. Il via libera risponde alle istanze presentate dai concessionari delle banchine del **porto** di **Genova** negli ultimi anni, per poter fare attraccare navi più grandi, più lunghe e capienti "al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale" spiega una nota della Capitaneria. Per arrivare all'ammissione delle navi più grandi la Capitaneria ha messo a punto per la prima volta una procedura precisa di valutazione in quattro fasi. Il primo passo è la simulazione delle manovre in un centro terzo, poi la sperimentazione, la familiarizzazione da parte di tutti i piloti del **porto**, con una sorta di scuola guida, e infine l'approvazione dei nuovi limiti da parte dell'autorità marittima.



Informare

Genova, Voltri

Stabiliti i nuovi limiti dimensionali delle navi che possono approdare al porto di Genova

Specifica ordinanza della Capitaneria di **Porto** La Capitaneria di **Porto** di **Genova** ha pubblicato l'ordinanza n. 104/2021 del 31 maggio 2021 che disciplina i nuovi limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Prà nel **porto** di **Genova**. Con il provvedimento si definiscono e si rendono operativi a partire dal prossimo 14 giugno nuovi limiti dimensionali per le navi ammesse all'ormeggio presso i terminal di queste aree portuali, limiti - ha specificato la Capitaneria - che sono stati definiti a seguito di un articolato processo di valorizzazione delle simulazioni di manovra, sperimentazioni in mare e valutazione delle esperienze coordinate nel corso degli ultimi anni dalla Capitaneria di **Porto**. Negli ultimi anni, infatti, i concessionari avevano inoltrato all'Autorità Marittima diverse istanze per consentire l'arrivo, presso i rispettivi terminal, di navi più grandi e più capienti al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale. La Capitaneria ha spiegato che, per rispondere a tali richieste, l'amministrazione marittima, con l'ausilio dei servizi tecnico nautici del **porto** e perfezionando procedure acquisite nel tempo, è arrivata a definire un vero e proprio iter procedimentale teso a consentire una valutazione, quanto più oggettiva possibile, sull'adeguatezza delle cosiddette navi "fuori sagoma", ossia di quelle classi di unità di dimensioni - in larghezza, lunghezza e pescaggio - superiori agli ordinari traffici del **porto** di **Genova**. Attraverso una serie di fasi preliminari e valutazioni si è così giunti alla definizione coordinata delle prescrizioni nautiche da statuire in relazione all'accosto di destinazione, così da garantire un processo virtuoso per assicurare i più elevati standard di sicurezza della navigazione. In particolare, la procedura - approvata e allegata alla stessa ordinanza 104/2021 - prevede quattro fasi successive per arrivare all'ammissione delle nuove unità: simulazioni eseguite presso un centro di manovra terzo rispetto al richiedente e all'armatore della nave, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici; sperimentazione delle sole manovre approvate in fase di simulazione, da eseguirsi sotto specifici limiti operativi, prescrizioni tecnico-nautiche e il controllo diretto a bordo del Capo pilota di **Genova**; familiarizzazione delle manovre (approvate in fase sperimentale) da parte di tutti i piloti del Corpo dei Piloti del **Porto** di **Genova**, in accordo alle prescrizioni tecnico/nautiche e apposite limitazioni operative definite su indicazione del Capo pilota nella fase 2; approvazione dei nuovi limiti dimensionali da parte dell'Autorità marittima, a seguito della comunicazione della positiva conclusione della familiarizzazione da parte dei Piloti del **porto**.



Porto Genova, arriva il via all' ingresso di navi più grandi in quattro terminal

GENOVA - La Capitaneria di **porto** di **Genova** con un' ordinanza autorizza l' ingresso di navi più grandi in quattro terminal nello scalo: Calata Sanità, ponte Idroscalo ponente, ponte Etiopia ponente e bacino di Pra' potranno accogliere unità più grandi rispetto ai limiti imposti fino ad oggi. Il via libera risponde alle istanze presentate dai concessionari delle banchine del **porto** di **Genova** negli ultimi anni, per poter fare attraccare navi più grandi, più lunghe e capienti "al fine di rimanere al passo con l' evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale" spiega una nota della Capitaneria. Per arrivare all' ammissione delle navi più grandi la Capitaneria ha messo a punto per la prima volta una procedura precisa di valutazione in quattro fasi. Il primo passo è la simulazione delle manovre in un centro terzo, poi la sperimentazione, la familiarizzazione da parte di tutti i piloti del **porto**, con una sorta di scuola guida, e infine l' approvazione dei nuovi limiti da parte dell' autorità marittima.

The screenshot shows the website's navigation bar with 'Genova' selected, and a search bar. Below the navigation bar is a red banner with the text 'OGNI OCCASIONE DIVENTA UN EVENTO'. The main content area is titled 'PORTI E LOGISTICA' and 'L'ordinanza della Capitaneria'. The article headline is 'Porto Genova, arriva il via all'ingresso di navi più grandi in quattro terminal' with the date 'martedì 01 giugno 2021'. An aerial photograph of the port is shown next to a text box that reads: 'GENOVA - La Capitaneria di porto di Genova con un'ordinanza autorizza l'ingresso di navi più grandi in quattro terminal nello scalo: Calata Sanità, ponte Idroscalo ponente, ponte Etiopia ponente e bacino di Pra' potranno accogliere unità più grandi rispetto ai limiti imposti fino ad oggi. Il via libera risponde alle istanze presentate dai concessionari delle banchine del porto di Genova negli ultimi anni, per poter fare attraccare navi più grandi, più lunghe e capienti "al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale" spiega una nota della Capitaneria.' Below the text is a small section titled 'I NOSTRI BLOG' with two entries: 'GRIF HOUSE di Giovanni Forcella' and 'SAMPLACE di Maurizio Micheli'. At the bottom of the article, there is a 'Tweet' icon.

Capitaneria di porto di Genova: emana la nuova disciplina sui limiti dimensionali delle unità commerciali

Genova, 1 giugno 2020 - Pubblicata sul sito della Capitaneria di **porto di Genova** (link) l' Ordinanza n. 104/2021 del 31 maggio 2021 che disciplina i nuovi limiti dimensionali delle navi ammesse all' ormeggio presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Prà nel **porto di Genova**. A seguito di un articolato processo di valorizzazione delle simulazioni di manovra, sperimentazioni in mare e valutazione delle esperienze, coordinato nel corso degli ultimi anni dalla Capitaneria di **porto di Genova**, è stata pubblicata ieri l' Ordinanza 104/2021 con la quale si definiscono e si rendono operativi a far data dal 14 giugno p.v., nuovi limiti dimensionali per le unità ammesse all' ormeggio presso alcuni terminal del **porto di Genova**. Si tratta in particolare dei traffici destinati alle banchine di Calata Sanità, di Ponte Idroscalo ponente, di Ponte Etiopia ponente e del Bacino di Prà. Negli ultimi anni, infatti, i concessionari avevano inoltrato all' Autorità marittima diverse istanze per consentire l' arrivo, presso i rispettivi terminal, di navi più grandi e più capienti al fine di rimanere al passo con l' evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale. Per rispondere a tali richieste, l' Amministrazione marittima di **Genova**, con l' ausilio dei servizi tecnico nautici del **porto** e perfezionando procedure acquisite nel tempo, è arrivata a definire un vero e proprio iter procedimentale teso a consentire una valutazione, quanto più oggettiva possibile, sull' adeguatezza delle cd. navi "fuori sagoma", ossia di quelle classi di unità di dimensioni - in larghezza, lunghezza e pescaggio - superiori agli ordinari traffici del **porto di Genova**. Attraverso una serie di fasi preliminari e valutazioni si è così giunti alla definizione coordinata delle prescrizioni nautiche da statuire in relazione all' accosto di destinazione, così da garantire un processo virtuoso per assicurare i più elevati standard di sicurezza della navigazione. In particolare, la procedura - approvato e allegato nella stessa Ordinanza 104/2021 - prevede quattro fasi successive per arrivare all' ammissione delle nuove unità: I. Simulazioni eseguite presso un centro di manovra terzo rispetto al richiedente e all' armatore della nave, ritenuto idoneo dall' Autorità Marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici; II. Sperimentazione delle sole manovre approvate in fase di simulazione, da eseguirsi sotto specifici i limiti operativi, prescrizioni tecnico-nautiche e il controllo diretto a bordo del Capo pilota di **Genova**; III. Familiarizzazione delle manovre (approvate in fase sperimentale) da parte di tutti i piloti del Corpo dei Piloti del **Porto di Genova**, in accordo alle prescrizioni tecnico/nautiche e apposite limitazioni operative definite su indicazione del Capo pilota nella fase 2; IV. Approvazione dei nuovi limiti dimensionali da parte dell' Autorità marittima, a seguito della comunicazione della positiva conclusione della familiarizzazione da parte dei Piloti del **porto**. In tal senso l' Ordinanza 104/2021, appena emanata, detta precise prescrizioni tecnico-nautiche per ciascuna nuova classe di unità e destinazione di ormeggio; misure che dovranno essere precisamente osservate affinché tali traffici entrino nel regime "ordinario" di programmazione degli accosti.



Genova, la Capitaneria di porto emana la nuova disciplina sui limiti dimensionali delle navi / Il documento

Genova Con l'ordinanza 104/2021, la Capitaneria di porto di Genova disciplina i nuovi limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Prà nel porto di Genova. Misure che dovranno essere osservate dal 14 giugno affinché tali traffici entrino nel regime ordinario di programmazione degli accosti. L'ordinanza, emanata ieri, è il punto di atterraggio di un articolato processo di valorizzazione delle simulazioni di manovra, sperimentazioni in mare e valutazione delle esperienze, coordinato nel corso degli ultimi anni dalla Capitaneria di porto di Genova, spiega in un comunicato l'Autorità marittima. Negli ultimi anni, infatti, i concessionari avevano inoltrato alla Capitaneria di porto diverse istanze per consentire l'arrivo, presso i rispettivi terminal, di navi più grandi e più capienti al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale. Per rispondere a tali richieste, l'amministrazione marittima di Genova, con l'ausilio dei servizi tecnico nautici del porto e perfezionando procedure acquisite nel tempo, è arrivata a definire un vero e proprio iter procedurale teso a consentire una valutazione, quanto più oggettiva possibile, sull'adeguatezza delle cosiddette navi fuori sagoma, ossia di quelle classi di unità di dimensioni in larghezza, lunghezza e pescaggio superiori agli ordinari traffici del porto di Genova. Attraverso una serie di fasi preliminari e valutazioni si è così giunti alla definizione coordinata delle prescrizioni nautiche da statuire in relazione all'accosto di destinazione, così da garantire un processo virtuoso per assicurare i più elevati standard di sicurezza della navigazione, sottolinea la Capitaneria di porto. In particolare, la procedura approvata e allegata alla stessa ordinanza 104/2021 prevede quattro fasi successive per arrivare all'ammissione delle nuove unità: I. Simulazioni eseguite presso un centro di manovra terzo rispetto al richiedente e all'armatore della nave, ritenuto idoneo dall'Autorità marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici; II. Sperimentazione delle sole manovre approvate in fase di simulazione, da eseguirsi sotto specifici limiti operativi, prescrizioni tecnico-nautiche e il controllo diretto a bordo del Capo pilota di Genova; III. Familiarizzazione delle manovre (approvate in fase sperimentale) da parte di tutti i piloti del Corpo dei Piloti del Porto di Genova, in accordo alle prescrizioni tecnico/nautiche e apposite limitazioni operative definite su indicazione del Capo pilota nella fase 2; IV. Approvazione dei nuovi limiti dimensionali da parte dell'Autorità marittima, a seguito della comunicazione della positiva conclusione della familiarizzazione da parte dei Piloti del porto. IV. Approvazione dei nuovi limiti dimensionali da parte dell'Autorità marittima, a seguito della comunicazione della positiva conclusione della familiarizzazione da parte dei Piloti del porto.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Porto di Genova: ecco i nuovi limiti d'accesso ai terminal per le grandi navi portacontainer

La Capitaneria di porto di Genova ha pubblicato sul proprio sito un'Ordinanza (la n. 104/2021 del 31 maggio 2021) che disciplina i nuovi limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio presso Calata Sanità (terminal Psa Sech), Ponte Idroscalo ponente e Ponte Etiopia ponente (Genoa Port Terminal) e Bacino di Prà (Psa Genova Prà) nel porto di Genova. A seguito di un articolato processo di valorizzazione delle simulazioni di manovra, sperimentazioni in mare e valutazione delle esperienze, coordinato nel corso degli ultimi anni dalla Capitaneria di porto di Genova la nota della capitaneria spiega che sono stati definiti e si rendono operativi a far data dal 14 giugno p.v., nuovi limiti dimensionali per le unità ammesse all'ormeggio presso alcuni terminal del porto di Genova. Negli ultimi anni, infatti, i terminalisti avevano inoltrato all'Autorità marittima diverse istanze per consentire l'arrivo, presso i rispettivi terminal, di navi più grandi e più capienti al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale. Per rispondere a tali richieste, l'Amministrazione marittima di Genova, con l'ausilio dei servizi tecnico nautici del porto e perfezionando procedure acquisite nel tempo, è arrivata a definire un vero e proprio iter procedimentale teso a consentire una valutazione, quanto più oggettiva possibile, sull'adeguatezza delle cosiddette navi fuori sagoma', ossia di quelle classi di unità di dimensioni in larghezza, lunghezza e pescaggio superiori agli ordinari traffici del porto di Genova. Attraverso una serie di fasi preliminari e valutazioni si è così giunti alla definizione coordinata delle prescrizioni nautiche da statuire in relazione all'accosto di destinazione, così da garantire un processo virtuoso per assicurare i più elevati standard di sicurezza della navigazione si legge ancora nella nota. Più nel dettaglio l'ordinanza che a breve entrerà in vigore consente al Terminal Sech l'arrivo, con alcune precise prescrizioni da osservare, di navi portacontainer con lunghezza fuori tutto fino a un massimo di 350 metri e pescaggio massimo di 14 metri, a Ponte Idroscalo ponente sono ammesse invece navi con lunghezza fino a 229 metri, larghezza 38 e pescaggio massimo di 10,8 metri, mentre a Ponte Etiopia ponente potranno ormeggiare navi lunghe fino a 269 metri, larghe fino a 33 e pescaggio massimo di 12,2 metri a prua e 12,6 metri a poppa. Presso la stessa banchina saranno ammesse anche portacontainer lunghe fino a 271,5 metri, larghe 43 e con pescaggio sia a prua che a poppa fino a -11,5 metri, così come navi lunghe 280 metri, larghe 40,5 e con pescaggio fino a -11,5 metri, o ancora unità lunghe fino a 294 metri, larghe 32,2 e con 11,5 metri di pescaggio. Nel bacino portuale di Prà, infine, potranno accedere portacontainer da 14.000 Teu lunghe fino a 368 metri con pescaggio massimo pari a -14,5 metri sempre con particolari prescrizioni (condizioni meteomarine favorevoli, doppio pilota a bordo, due rimorchiatori in assistenza, ecc.). La stessa Capitaneria di porto guidata dall'ammiraglio Nicola Carlone ha, con un'altra ordinanza (la n. 103/2021 del 28/5/2021), determinato anche l'aumento delle tariffe per il servizio di rimorchio, già stabilite con l'ordinanza n.25/20 del 7 febbraio 2020, nella misura del +3,27% per il biennio 2021-2023.



Genova Trasporti Marittimi apre una nuova linea tra la Sardegna e la Corsica

Concluso l'acquisto della motonave Ichnusa con la quale verrà operata la tratta Santa Teresa di Gallura-Bonifacio

È stato firmato ieri l'atto di compravendita tra la società Gtm, Genova Trasporti Marittimi e Bn di Navigazione per l'acquisto della motonave Ichnusa, utilizzata in passato dalla compagnia di navigazione elbana per operare la linea estiva tra Santa Teresa di Gallura in Sardegna e Bonifacio in Corsica. Gtm è una società partecipata al 50% da Finsea e al 50% San Giorgio del Porto, quest'ultima facente parte del Gruppo Genova Industrie Navali, di cui Finsea è già socia. Tramite l'acquisto della Ichnusa, la società genovese opererà, già a partire dalla stagione in corso, la linea che collega la Sardegna con la Corsica, entrando in un mercato attualmente servito solo da Moby Lines. «Siamo consapevoli di entrare in servizio in un momento storico sfidante per l'intera filiera turistica - afferma Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea - siamo però forti dell'esperienza maturata su questa tratta marittima in passato con Bn Sardegna di navigazione, che ci permetterà di gestire la fase di start up con la giusta serenità; gli investimenti devono sempre guardare oltre l'orizzonte temporale di breve termine e avere visione più ampia». Nave Ichnusa, costruita nel cantiere di Castellamare di Stabia da Fincantieri e varata nel 1985, è lunga 64 metri e larga 13 ed è dotata di due pinne stabilizzatrici, caratteristica tecnica studiata proprio per renderla in grado di operare in continuità territoriale tra la Corsica e la Sardegna, un tratto di mare da sempre caratterizzato da forti correnti e mareggiate. Inoltre, ha una struttura adatta a una linea breve, con un unico salone dalla capienza massima di 325 passeggeri e un garage per il trasporto di circa 200 metri lineari, che corrispondono a quasi 50 auto. La nave già iscritta al registro internazionale, condizione necessaria per operare la linea, soggiornerà qualche giorno a Piombino, presso Pim, Piombino Industrie Marittime, per sottoporsi a piccoli lavori di refitting per poi proseguire il suo viaggio verso il porto sardo da dove entrerà ufficialmente in servizio entro fine giugno.

BJ LIGURIA Privacy Overview

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

Consenti tutti i cookies

Genova Trasporti Marittimi apre una nuova linea tra la Sardegna e la Corsica

Concluso l'acquisto della motonave Ichnusa con la quale verrà operata la tratta Santa Teresa di Gallura-Bonifacio

TROVA LAVORO
MERCATO DEL LAVORO & CARRIERA

Ovunque voi siate, noi ci siamo

È stato firmato ieri l'atto di compravendita tra la società Gtm, Genova Trasporti Marittimi e Bn di Navigazione per l'acquisto della motonave Ichnusa, utilizzata in passato dalla compagnia di navigazione elbana per operare la linea estiva tra Santa Teresa di Gallura in Sardegna e Bonifacio in Corsica.

Gtm è una società partecipata al 50% da Finsea e al 50% San Giorgio del Porto, quest'ultima facente parte del Gruppo Genova Industrie Navali, di cui Finsea è già socia. Tramite l'acquisto della Ichnusa, la società genovese opererà, già a partire dalla stagione in corso, la linea che collega la Sardegna con la Corsica, entrando in un mercato attualmente servito solo da Moby Lines.

Genova Trasporti Marittimi riattiva il collegamento tra Corsica e Sardegna

Redazione 01 giugno 2021 16:59 Torna il collegamento tra Corsica e Sardegna per l'estate 2021 grazie alla Genova Trasporti Marittimi. La società genovese ha infatti acquistato la nave Ichnusa, promettendo di riattivare la linea fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio entro fine giugno. Gtm, partecipata al 50% dalle due società genovesi Finsea e San Giorgio del **porto** (già socie nel gruppo Genova Industrie Navali) debutta dunque su un nuovo mercato in cui già opera Moby. L'atto di compravendita della nave è stato firmato con Blu Navy, che ha utilizzato in passato la nave proprio per operare la linea estiva fra le due località della Sardegna e della Corsica. Il traghetto è lungo 64 metri e largo 13, può portare massimo 325 passeggeri e ha un garage per il trasporto di circa 200 metri lineari che può ospitare sino a 50 auto.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova Trasporti Marittimi avvia servizio Sardegna-Corsica

Si parte a fine giugno con "Ichnusa", appena acquistata da BN di Navigazione. Storico traghetto della zona, verrà per l'occasione risistemato da Piombino Industrie Marittime

Genova Trasporti Marittimi (GTM) apre una nuova linea tra la Sardegna e la Corsica. È stato firmato ieri l'atto di compravendita tra la società e BN di Navigazione del traghetto che verrà utilizzato, Ichnusa, già impiegato dalla compagnia di navigazione elbana tra Santa Teresa di Gallura, in Sardegna, e Bonifacio, in Corsica. GTM è una società paritetica partecipata da Finsea e San Giorgio del **Porto** (Gruppo **Genova** Industrie Navali, di cui Finsea è socia). Con Ichnusa la società genovese opererà a partire da fine giugno, in un mercato servito solo da Moby Lines. L'unità soggiornerà prima qualche giorno presso Piombino Industrie Marittime, per sottoporsi a piccoli lavori di refitting per poi proseguire il suo viaggio verso il **porto** sardo. «Siamo consapevoli di entrare in servizio in un momento storico sfidante per l'intera filiera turistica - afferma Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea - siamo però forti dell'esperienza maturata su questa tratta marittima in passato con BN Sardegna di navigazione, che ci permetterà di gestire la fase di start up con la giusta serenità; gli investimenti devono sempre guardare oltre l'orizzonte temporale di breve termine e avere visione più ampia».

Ichnusa, costruita nel cantiere di Castellamare di Stabia da Fincantieri e varata nel 1985, è lunga 64 metri e larga 13 ed è dotata di due pinne stabilizzatrici, caratteristica tecnica studiata proprio per renderla in grado di operare in continuità territoriale tra la Corsica e la Sardegna, un tratto di mare da sempre caratterizzato da forti correnti e mareggiate. Inoltre, ha una struttura adatta a una linea breve, con un unico salone dalla capienza massima di 325 passeggeri e un garage per il trasporto di circa 200 metri lineari, che corrispondono a quasi 50 auto. «Abbiamo scelto di accompagnare Finsea in questo nuovo progetto in un'ottica di diversificazione degli investimenti», spiega Pierenrico Beraldo, amministratore delegato di GTM. «Grazie all'esperienza acquisita in ambito cantieristico, siamo inoltre convinti di poter sfruttare appieno ogni sinergia possibile con il mondo armatoriale», conclude Matteo Garré, presidente di GTM.



Il Mare inizia qui

GENOVA Con gli Stati Generali Mondo Lavoro del MARE, la tre-giorni dedicata all'economia marittima, trasmessa da Genova e accessibile a tutti in diretta online ha affrontato i temi al centro del dibattito: Welfare, sostenibilità e ambiente, sfide e proposte nel settore del Mare. La salvaguardia delle risorse naturali del mare, la minimizzazione dell'impatto dell'economia marittima e la rigenerazione degli ecosistemi sono i tre temi di urgenza che si sono ritrovati con un'unanimità imbarazzante. Perché imbarazzante? Perché è stato detto ne siamo responsabili tutti di questa grande risorsa naturale del mondo e, in particolare, del nostro Paese. Chi produce sul mare, chi trasporta sul mare, chi ospita sul mare, chi consuma il prodotto del mare. Il mare inizia qui, dalle azioni di ogni giorno: è lo slogan che Alberto Cappato, direttore Innovazione Sviluppo e Sostenibilità Porto Antico di Genova, vorrebbe scrivere sui tombini di Genova, come già succede in alcuni porti del Nord. Non buttare un rifiuto nel mare, buttarlo sulla passeggiata a mare non cambia le cose; dove finirà, se non in mare? Il mare inizia lì, nelle azioni che si compiono tutti i giorni in una zona marittima, ma anche lontano dal mare. Trenta anni fa il nemico era il petrolio, oggi sono le plastiche, specie le microplastiche che entrano nella catena



alimentare facendo da tramite per altre sostanze inquinanti, e il cambiamento climatico che sta innalzando il livello del mare e determinando eventi meteo climatici estremi a danno delle zone costiere. E non solo in Italia. Sono ministro dell'unico Governo che non vede l'ora che sparisca il proprio Stato: Antonio Di Natale, segretario Generale Fondazione Acquario di Genova, biologo esperto già consulente dell'ONU, è stato nominato ministro di quell'enorme Stato costituito da isole di plastica distribuite negli Oceani del Mondo, che ormai se aggregate superano le dimensioni della Russia, 17 milioni di km2. La bandiera blu è l'obiettivo, ma quello che conta è il percorso: A pochi giorni dall'annuncio di 6 nuove bandiere blu attribuite quest'anno rispetto al 2020 a località marine e lacustri, con ben 15 new entries che, a cambiare la storia di questa certificazione, almeno nella sua parte italiana, quest'anno arrivano soprattutto dal Mezzogiorno. Per un'isola di plastica negli oceani, un'altra isola paradiso naturale alle Bahamas: è il caso di MSC Crociere, che per bocca del suo direttore Italy, Leonardo Massa, racconta la creazione di un paradiso naturalistico in un'isola noleggiata per 99 anni presso il Governo delle Bahamas. L'isola era una risorsa industriale altamente inquinata che durante gli ultimi quattro anni MSC ha bonificato e trasformato in un paradiso naturalistico, con tanto di area marina protetta costituita dal Governo delle Bahamas.

Porto&Interporto

Genova, Voltri

A Genova il primo piano italiano di ship recycling

Approvato dalla Capitaneria di porto di Genova il piano di riciclaggio della MN Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un'ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell'International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministro dell'Ambiente) ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l'approvazione dei piani di ship recycling e l'esecuzione delle relative attività di controllo.



Porto&Interporto

Genova, Voltri

Disegnare il prossimo futuro alla Genoa Shipping Week

Il tradizionale e spettacolare Shipbroker and Shipagent Dinner non ci sarà per ovvi motivi legati all'emergenza sanitaria. Ma la prossima Genoa Shipping Week punterà a riprendere i fili del discorso sulle priorità del settore logistico e marittimo. «Si tratterà della prima occasione importante per discutere argomenti importanti, a cominciare dal ruolo dello shipping per l'economia mondiale e italiana,» spiega il presidente di Assagenti Paolo Pessina. «L'occasione per disegnare una mappa credibile per il prossimo futuro». Quali temi vorrebbe emergessero dalla manifestazione? Siamo fortemente impegnati per proporre, per quanto le

condizioni generali renderanno possibile, almeno piccoli eventi in presenza. Saranno sfruttate tutte le potenzialità delle tecnologie di comunicazione, vera e propria eredità di questo periodo, ma l'intenzione è di recuperare almeno parzialmente il contatto diretto. Avere riuniti per una settimana tanti protagonisti del comparto sarebbe già un importante obiettivo da centrare. Per quanto concerne gli argomenti: importanza dello shipping e gestione del Recovery dal punto di vista della logistica saranno i punti focali. La nuova diga di Genova sembrerebbe essere tra gli interventi prioritari del Piano. La questione delle infrastrutture è centrale per la ripresa dell'economia. In occasione della GSW sapremo con certezza come sarà stata affrontata dal PNRR italiano. Per quanto riguarda gli interventi nello scalo genovese abbiamo posto per primi una questione che si da per scontata ma su cui bisognerà porre la massima attenzione: i lavori per la diga non dovranno avere conseguenze sulle attività. Stiamo parlando di un progetto pluriennale che impatta sulla navigabilità, va garantita la piena operatività alle navi attraverso la collaborazione tra le categorie. Questa sinergia potrebbe diventare terreno di sperimentazione per l'uso di nuove tecnologie? Assolutamente sì. Vedremo in che modo e con quali strumenti garantirci la migliore pianificazione delle attività. Senza contare che la stessa diga, materialmente, può essere sfruttata con nuove modalità a vantaggio di tutto il porto. Penso alla produzione di energia elettrica con pannelli solari o dispositivi per lo sfruttamento del moto ondoso. Questione noli: quanto è lontana l'agognata stabilizzazione dei prezzi? In questi mesi non c'è stata una diminuzione dei costi ma certamente si sta consolidando una loro stabilizzazione verso il livello più alto. Una tendenza che credo rimarrà invariata anche nel terzo trimestre. Il fenomeno d'altronde nasce da una serie di criticità accumulate negli anni, come mi è capitato più volte di sottolineare. Tutta colpa del gigantismo navale, dicono. Non sono d'accordo. Piuttosto andrebbe affrontato un altro problema: complice i costi bassi le aziende italiane nel corso di questi anni hanno considerato la logistica con una sorta di noncuranza. Avverto nel settore manifatturiero un eccessivo spaesamento, manca una strategia su un anello fondamentale della filiera come è quello del trasporto marittimo. Conseguenza forse anche della composizione della nostra industria: spesso un'eccellenza a livello mondiale ma dalle dimensioni medio-piccole. Cosa suggerisce per uscire dalla tempesta perfetta? Pianificazione, come nella filiera della grande industria. Capisco che per un tessuto produttivo fatto da PMI risulta essere più difficile ragionare sul lungo termine. Di fronte alla mancanza di potere contrattuale però vanno intraprese iniziative per confrontarsi direttamente con le linee. Anche lanciando tender per partecipare ai contratti. Blank sailing e accuse di inefficienza, nessuna colpa per gli armatori? A chi accusa le compagnie di tenere artificialmente alti il prezzo dei noli farei notare, semplicemente, che oggi il tonnellaggio a disposizione in mare è più alto che nel periodo pre-Covid. Di certo si paga la mancanza di investimenti in equipment, fatti negli anni di magra, dove il contenimento dei costi era imperativo. Oggi che c'è disponibilità a spendere il settore non si riesce ancora a soddisfare tutte le richieste. G.G.



Porto&Interporto

Genova, Voltri

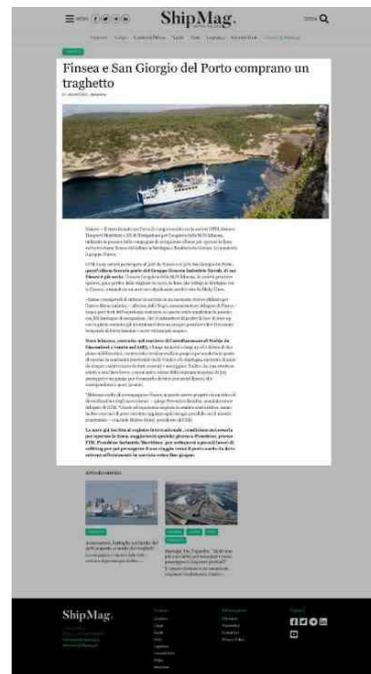
AdSP Mar Ligure Occidentale, traffici febbraio 2021

Il traffico commerciale nei porti del sistema ligure occidentale nel mese di febbraio 2021 ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 4.329.574 tonnellate, -16,2% rispetto allo stesso mese del 2020 (prepandemia). Il traffico convenzionale si assesta poco al di sotto dei volumi di febbraio 2020 (1.132.828 tonnellate vs 1.158.347). Migliorano i traffici dry bulk (+15,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e le rinfuse liquide di oli vegetali e vino (+153%) mentre gli oli minerali chiudono il mese in netto calo (-36,6%). Il settore dei passeggeri manifesta nuovamente una situazione di criticità (-77,4%), registrando un -91,5% nel comparto delle crociere, a causa delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio già in vigore da inizio anno che hanno costretto le compagnie a interrompere l'operatività.



Finsea e San Giorgio del Porto comprano un traghetto

Genova È stato firmato ieri l'atto di compravendita tra la società GTM, Genova Trasporti Marittimi e BN di Navigazione per l'acquisto della M/N Ichnusa, utilizzata in passato dalla compagnia di navigazione elbana per operare la linea estiva tra Santa Teresa di Gallura in Sardegna e Bonifacio in Corsica. Lo annuncia il gruppo Finsea. GTM è una società partecipata al 50% da Finsea e al 50% San Giorgio del Porto, quest'ultima facente parte del Gruppo Genova Industrie Navali, di cui Finsea è già socia. Tramite l'acquisto della M/N Ichnusa, la società genovese opererà, già a partire dalla stagione in corso, la linea che collega la Sardegna con la Corsica, entrando in un mercato attualmente servito solo da Moby Lines. «Siamo consapevoli di entrare in servizio in un momento storico sfidante per l'intera filiera turistica afferma Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea siamo però forti dell'esperienza maturata su questa tratta marittima in passato con BN Sardegna di navigazione, che ci permetterà di gestire la fase di start up con la giusta serenità; gli investimenti devono sempre guardare oltre l'orizzonte temporale di breve termine e avere visione più ampia». Nave Ichnusa, costruita nel cantiere di Castellammare di Stabia da Fincantieri e varata nel 1985, è lunga 64 metri e larga 13 ed è dotata di due pinne stabilizzatrici, caratteristica tecnica studiata proprio per renderla in grado di operare in continuità territoriale tra la Corsica e la Sardegna, un tratto di mare da sempre caratterizzato da forti correnti e mareggiate. Inoltre, ha una struttura adatta a una linea breve, con un unico salone dalla capienza massima di 325 passeggeri e un garage per il trasporto di circa 200 metri lineari, che corrispondono a quasi 50 auto. Abbiamo scelto di accompagnare Finsea in questo nuovo progetto in un'ottica di diversificazione degli investimenti spiega Pierenrico Beraldo, amministratore delegato di GTM. Grazie all'esperienza acquisita in ambito cantieristico, siamo inoltre convinti di poter sfruttare appieno ogni sinergia possibile con il mondo armatoriale conclude Matteo Garré, presidente di GTM. La nave già iscritta al registro internazionale, condizione necessaria per operare la linea, soggiognerà qualche giorno a Piombino, presso PIM, Piombino Industrie Marittime, per sottoporsi a piccoli lavori di refitting per poi proseguire il suo viaggio verso il porto sardo da dove entrerà ufficialmente in servizio entro fine giugno.



Porto&Interporto

La Spezia

Progetti sostenibili nel porto di La Spezia

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale sta partecipando al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto MON ACUMEN l'AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Porto&Interporto

Ravenna

Ravenna, andamento dei traffici nel primo bimestre

Il primo bimestre dell'anno ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. Analizzando le differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio-febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate sono calate dell'1,8% e, nell'ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%.



Precisazioni Gruppo Grimaldi su Piombino

Redazione

NAPOLI A seguito della pubblicazione di alcuni articoli di stampa in cui si annuncia il lancio di un nuovo collegamento ro-pax tra i porti di Piombino e Palermo da parte del Gruppo Grimaldi, la suddetta compagnia desidera precisare quanto segue: Il porto di Piombino è, attualmente, oggetto di studio da parte del Gruppo Grimaldi per l'eventuale avvio di un collegamento merci e/o passeggeri per le isole maggiori. Tale nuovo servizio potrà essere lanciato solo qualora vengano soddisfatti una serie di requisiti di tipo operativo e commerciale i quali vengono attentamente valutati dal gruppo partenopeo.



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

In stand-by la linea Grimaldi fra Piombino e Palermo: Ancora da soddisfare requisiti operativi e commerciali

Il Gruppo Grimaldi ad oggi non è ancora certo di avviare il nuovo collegamento marittimo fra i porti di Piombino e Palermo il cui avvio nei giorni scorsi era stato ufficializzato dalla stessa Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. La shipping company partenopea in una nota fa sapere: A seguito della pubblicazione di alcuni articoli di stampa in cui si annuncia il lancio di un nuovo collegamento ro-pax tra i porti di Piombino e Palermo da parte del Gruppo Grimaldi, la suddetta compagnia desidera precisare quanto segue: il Porto di Piombino è, attualmente, oggetto di studio da parte del Gruppo Grimaldi per l'eventuale avvio di un collegamento merci e/o passeggeri per le isole maggiori. Tale nuovo servizio potrà essere lanciato solo qualora vengano soddisfatti una serie di requisiti di tipo operativo e commerciale i quali vengono attentamente valutati dal gruppo partenopeo. Nel dettaglio quali siano questi requisiti di tipo operativo e commerciale al momento non è stato ancora esplicitato.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Leggo una marea: al porto antico arrivano le letture animate

Venerdì 4 giugno alle ore 18,30 al Porto Antico di Ancona, sulla banchina San Francesco, oltre la Fontana dei due soli, primo appuntamento di Leggo una marea, letture animate per bambini, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale e realizzato in collaborazione con Marche Teatro - Teatro del Canguro. Gli incontri, con i racconti ispirati al mare, ai porti, ed in generale alla cultura del mare, proseguiranno negli altri venerdì del mese di giugno e rappresenteranno un'irripetibile occasione per ascoltare, con lo sguardo rivolto verso il mare ed il porto, storie di barche, di pesci, di onde e di vento. Le letture sono dedicate ai bambini a partire dai tre anni che potranno ascoltare, seduti su cuscini colorati, alcuni testi di vari autori specializzati per l'infanzia ed altri creati dal Teatro del Canguro appositamente per questa occasione. In alcune storie le due attrici si aiuteranno con oggetti, pupazzi e figure, così da rendere più animata e più viva l'attenzione. Ogni venerdì la lettura presenterà un programma differente in modo che, chi lo vorrà, potrà ritornare più di una volta ad ascoltare le storie. L'intento dell'Autorità Portuale è favorire con questa iniziativa una buona occasione per avvicinare i bambini della città ad un luogo suggestivo, ricco di storia, inserito in un contesto dove convivono attività produttive, flussi turistici, scambi di ogni natura e di differenti culture. La risistemazione di questa parte del porto ha infatti ricreato quell'abitudine, già presente nell'Ancona di tanti anni fa, di sentire lo scalo dorico come la naturale prosecuzione della città. Inoltre, su iniziativa della Biblioteca Comunale per ragazzi Benincasa Novelli, sarà presente nei pressi dell'area destinata alle letture il Bicilibro dell' Acchiappasogni Teatro per il prestito librario itinerante, così che i bambini che lo vorranno potranno ritornare a casa dopo la lettura con un libro che in qualche misura potrà proseguire i racconti ascoltati. Leggo una marea è ad ingresso libero per piccoli e grandi. La manifestazione è organizzata nel rispetto del protocollo Covid-19. Prenotazione obbligatoria. Il numero di posti è limitato e sarà necessario compilare l'autocertificazione. Per informazioni e prenotazioni tel. 071 82805 info@teatrodeltcanguro.it



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

MSC Crociere investe sul porto di Ancona

ANCONA 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 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. 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



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

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.

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I dettagli dell'istanza di Msc Crociere per il nuovo terminal ad Ancona (convivenza con Fincantieri inclusa)

Maggiori dettagli sull'investimento previsto da Msc Crociere nel porto di Ancona dove in sintesi la compagnia ha fatto domanda per una concessione demaniale marittima della durata di 25 anni per sviluppare l'attività crocieristica tramite la realizzazione di terminal ad hoc, con un progetto articolato in due fasi sono disponibili ora, con la pubblicazione da parte della port authority del relativo avviso di pre-informazione. Anche se business plan e proposta tecnico-operativa ancora non compaiono, da quanto emerso è interessante innanzitutto rilevare il valore del canone offerto dalla società ginevrina, proposto in una parte fissa pari a 50mila euro cui si sommerà una parte variabile pari a 0,3 euro per ogni passeggero imbarcante, sbarcante o in transito (da evidenziare che secondo quanto annunciato dalla **AdSP**, Msc Crociere punta a portare ad Ancona a regime circa 350-400 mila crocieristi l'anno, con l'arrivo di una nave al giorno nel periodo di massimo traffico). Relativamente al piano presentato dalla compagnia, come già visto al momento dell'annuncio questo sarà articolato in una prima fase, per la quale è stata chiesta una concessione transitoria a partire dal 2022, che durerà fino all'avvenuta realizzazione della Stazione Marittima da parte della stessa Msc Crociere. A essere interessate in questo primo momento saranno un'area di circa 3.630 metri quadrati presso la banchina 15 del molo XXIX e quella di circa 1.730 metri quadrati occupata dalla tensostruttura ora utilizzata come terminal crociere. In particolare Msc ha spiegato di voler provvedere alla regolarizzazione edilizia della tensostruttura esistente, in sostanza demolendo quella attuale (attività che sarà a cura e a carico della **AdSP**) e riedificandone una nuova. Nella seconda fase, quella definitiva (in cui la società intende comunque mantenere area e pertinenze della prima), Msc Crociere finanzia e si farà carico della progettazione e realizzazione di una stazione marittima di circa 2.600 metri quadrati di superficie. Questa fase avrà inizio una volta completato a cura e oneri della **AdSP** il nuovo molo sul fronte esterno del molo Clementino, per la realizzazione del quale i tempi stimati sono di 5 anni. Già da ora Msc Crociere ha però fatto presente di voler identificare, tra le aree che ad oggi sono in concessione a Fincantieri, un'ulteriore area da ottenere in concessione al fine di provvedere alla realizzazione di un parcheggio. Resta inteso, rimarca infine la società, che la concessione dovrà comportare l'esclusiva nella gestione del terminal crociere e dei connessi servizi terminalistici nel porto di Ancona.



Porto&Interporto

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuovo accordo tra AdSP e Comune di Civitavecchia

Un nuovo accordo, che riprende quello del 2015 andando a superare le criticità che ne avevano portato allo stallo e, soprattutto, all'intervento di Tar e Consiglio di Stato. È quello sottoscritto in aula Calamatta dal sindaco Ernesto Tedesco e dal presidente dell'Adsp Pino Musolino, a suggellare una nuova intesa tra i due enti e la volontà di collaborare insieme per lo sviluppo del territorio. Il documento ruota attorno a quattro interventi giudicati prioritari ed improcrastinabili: il consolidamento dell'asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto-interporto, il lotto B del progetto esecutivo Lavori di messa in sicurezza della barriera frangiflutti a protezione dell'anfiteatro della Marina, integrato con intervento di manutenzione dell'adiacente tratto iniziale dell'Antemurale, la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di rifioritura della barriera soffolta e ripascimento della spiaggia della Marina e la riqualificazione del Varco Fortezza. E si partirà proprio da quest'ultimo progetto, in modo tale ha spiegato il sindaco da poter restituire il Forte Michelangelo alla città.



Porto&Interporto

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, completato il primo corso Yep Med

Si è concluso a Civitavecchia il primo corso di formazione professionale del progetto YEP MED, finanziato dal programma europeo ENI CBC Med. Il corso di tre giorni, coordinato dal Country Manager della Escola Europea Marco Muci, si è svolto da remoto insieme a 43 studenti dell'ITS Mobilità Sostenibile di Ortona. L'obiettivo del corso è stato quello di fornire agli studenti del primo anno di formazione professionale in Mobilità Sostenibile, Logistica e Trasporti una conoscenza diretta della Comunità logistica portuale di Civitavecchia, delle sue infrastrutture, attrezzature e operazioni logistiche, nonché della sua gestione ambientale. Inoltre, il corso ha dato la possibilità alle aziende rappresentate dalle associazioni di categoria di evidenziare le caratteristiche della propria attività e dei profili professionali di cui necessitano per svilupparsi in modo appropriato favorendo, al contempo, un dialogo aperto tra i centri di formazione e le imprese di settore.



Grimaldi lancia il nuovo servizio ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo con la nave Corfù

Napoli Il gruppo Grimaldi potenzia i collegamenti da e per le isole maggiori con il nuovo servizio ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo, che partirà questa sera. Servizio che la compagnia napoletana si è aggiudicata con la relativa gara del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per i servizi in continuità territoriale. La motonave impiegata sarà il traghetto ro/pax Corfù che può trasportare 956 passeggeri e 2.256 metri lineari di merce rotabile tra automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ed altro. La nave ro/pax Corfù è dotata dei più moderni sistemi di trattamento dei gas di scarico per l'abbattimento dello zolfo e del particolato. Inoltre, la carena è rivestita con pittura siliconica di ultima generazione per ridurre l'attrito e, di conseguenza, i consumi di carburante e le emissioni. Il servizio avrà frequenza bisettimanale da tutti i porti, con partenza da Napoli (Molo 15/C Banchina Immacolatella Vecchia) ogni lunedì e venerdì alle ore 19:00 e arrivo a Cagliari il giorno dopo alle ore 08:00. Da Cagliari per Napoli, il Gruppo ha programmato partenze ogni giovedì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo campano il giorno seguente alle ore 08:00, e la domenica alle 23:00 con arrivo a Napoli il lunedì alle ore 12:00. Le partenze da Cagliari per Palermo sono, invece, previste ogni martedì e sabato alle ore 19:00 con arrivo l'indomani alle ore 06:00. Infine, da Palermo per Cagliari ci saranno partenze ogni mercoledì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo sardo il giorno dopo alle ore 06:00, ed ogni domenica alle ore 09:00 con arrivo a Cagliari alle ore 20:00. La linea ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo rappresenta una novità assoluta per il nostro gruppo che così conferma il proprio impegno per la continuità territoriale tra il Continente e le isole maggiori, nonché per i collegamenti tra la Sicilia e la Sardegna, ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo partenopeo. Saranno, infine, grandi la soddisfazione e l'orgoglio nel vedere finalmente una nave con la livrea Grimaldi Lines fare scalo nel porto della città di Napoli, in cui il nostro Gruppo ha da sempre il proprio quartier generale, ha concluso Grimaldi.



Porto&Interporto

Napoli

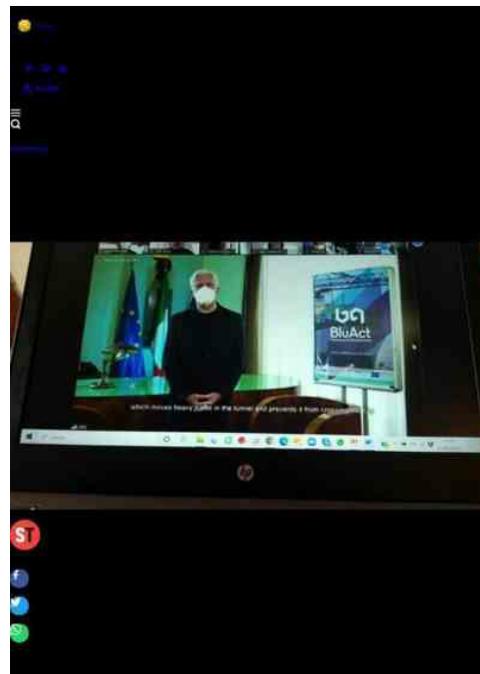
Napoli, ascoltare il territorio per lo sviluppo ad est del porto

Passerà dal documento di pianificazione strategica il futuro assetto del porto di Napoli. Appena redatto dagli uffici di piazzale Pisacane avverrà il passaggio al Comune, prima fase dell'iter burocratico che porterà alla sua piena applicazione. A confermarlo lo stesso presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, nel corso di un incontro con la comunità portuale partenopea organizzato via webinar dal Propeller Club cittadino. Il documento per Annunziata rappresenta «uno dei primi esempi di semplificazione», uno strumento messo a disposizione della legge 84/94 su cui puntare per mettere su binari solidi, a cominciare dall'adozione del prossimo Piano regolatore portuale, i progetti e gli interventi per garantire concorrenzialità al principale polo marittimo del sistema portuale regionale. L'obiettivo, indicato dal presidente dell'AdSP, è quello di aumentare i traffici del 20-30% passando attraverso una razionalizzazione degli spazi esistenti, garantendo sicurezza e rispetto per l'ambiente: Napoli serve merce per un raggio massimo di 200-250 chilometri, non ha senso ipotizzare attività di transhipment, piuttosto bisogna ottimizzare l'esistente e guardare alla composizione del corridoio numero cinque che ci vede in posizione baricentrica. Il nostro destino è guardare al Nord Africa. Esce confermata anche in quest'occasione la decisione strategica di sospendere qualsiasi ipotesi di ulteriore sviluppo della futura Darsena di Levante nella zona Est del Porto, intervento fin qui considerato prerequisito tecnico per lo sviluppo di collegamenti ferroviari competitivi. «Napoli Est sogna il mare, bonifiche, delocalizzazioni. Se le popolazioni vogliono questo bisogna fare in questo modo: il nostro compito è raccogliere le indicazioni che vengono dal territorio». Per quanto riguarda le ferrovie «l'ente studierà delle soluzioni», compatibilmente con gli impegni finanziari previsti e la possibilità di organizzare treni con standard in linea con il mercato. Tra gli argomenti trattati, dal recovery fund, per cui «partiranno a breve le richieste per una serie di riqualificazioni degli immobili portuali», alle ZES: «giusto che non sia il presidente dell'AdSP a guidare il comitato di gestione delle zone», anche la possibilità di includere nel sistema portuale regionale scali che attualmente ne sono fuori come Torre Annunziata. Un'operazione su cui Annunziata si è detto possibilista, «a patto di dotare l'ente del personale necessario». Intanto, si completa con la nomina del nuovo segretario generale la squadra amministrativa del sistema portuale della Campania. A Francesco Messineo subentra Giuseppe Grimaldi. Nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella PA. Esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l'incarico di Segretario Generale dell'ex Autorità di Bacino Regionale Campania Sud, di Commissario Delegato per l'Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di Commissario per l'Emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Giuseppe Grimaldi ha, inoltre, sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell'amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). Stefania Vergani



Salerno e l' economia del mare, terminato il progetto europeo "BluAct"

Redazione 01 giugno 2021 15:56 Si è tenuto l' evento conclusivo del progetto europeo BluAct che vede Salerno in rete con altre sei città portuali per la promozione e il rilancio dell' economia del mare nel proprio territorio. L' evento, che a causa delle restrizioni anticovid non si è potuto svolgere come previsto a Pireo , città capofila greca, si è tenuto da remoto e a porte chiuse, in un format definito ibrido offline e online consistente nel collegamento virtuale dei singoli partecipanti all' evento il primo giorno, mentre il secondo giorno il collegamento virtuale metteva in rete gli eventi che si svolgevano in contemporanea in ogni città del network. I partecipanti A Salerno, l' incontro del 28 maggio si è svolto nella sala riunioni del Settore Sistemi Informativi in via Portacatena e ha avuto la presenza, oltre alla referente del progetto per il Comune di Salerno, della consigliera Sara Petrone e al dirigente Raffaele Lupacchini, della referente del progetto per l' **Autorità di Sistema Portuale** MTC Federica Navas ; della dirigente dell' Istituto Superiore - Giovanni XXIII di Salerno Daniela Novi ; di Palazzo Innovazione nella persona di Francesco Pannullo , quali partner di BluAct Salerno e del team " Sweep ", vincitori della competizione di idee innovative di impresa targata BluAct Salerno, che hanno avuto la possibilità di presentare la propria soluzione all' intera rete europea. E' stato possibile seguire l' evento pubblicamente e in contemporanea tramite il live che resta sempre disponibile e accessibile sul sito: <https://www.bluactsalerno.unisa.it/> e sul canale youTube "BluAct Urbact network", insieme agli altri contenuti del progetto, tra cui un documentario finale a cui la città di Salerno ha partecipato con le interviste dei vari esponenti locali. A livello internazionale all' evento erano collegate le sette città europee, i referenti del programma europeo Urbact e l' esperto della rete europea, per raccontare i risultati delle attività messe in campo a livello locale, presentare i progetti vincitori delle diverse competizioni di idee innovative di impresa messe in campo nelle varie città, presentare i diversi membri dei gruppi di supporto locale, raccontare le intenzioni per il prosieguo del progetto e lanciare il "forum europeo BluAct" (<https://www.bluact.eu/forum>) per la formazione di un ecosistema di livello internazionale ricco, ampio e variegato di soggetti operanti nei "settori del mare" che possano promuovere le economie dei territori in tal modo connessi.



Un accordo a Bari tra Università LUM e AdSP

BARI Sviluppare forme di collaborazione in partnership per lo svolgimento di attività di ricerca, networking ed innovazione e nell'ambito delle attività di didattica e formazione, nonché per l'erogazione di servizi a supporto delle attività di ricerca. Sono alcuni degli obiettivi dell'accordo di programma sottoscritto dal rettore della LUM, professor Antonello Garzoni e dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi. In particolare, l'accordo si propone di attuare forme di collaborazione finalizzate a: Realizzare programmi formativi executive e Master universitari nell'ambito di amministrazione e gestione dell'AdSP MAM, intermodalità, Logistica e Sistema dei Trasporti, pianificazione strategica urbana e portuale, innovazione e digitalizzazione dei sistemi portuali e dei trasporti, tra gli altri; sviluppare iniziative formative in house per dipendenti, collaboratori e partner di AdSP MAM, anche sul tema della prevenzione della corruzione e della trasparenza; partecipazione attiva a progetti di ricerca su tematiche inerenti il miglioramento dell'efficienza nel sistema dei trasporti, la sostenibilità dei sistemi di trasporti; attività di public engagement per il miglioramento del sistema dei trasporti, anche in relazione alla Terza Missione universitaria e allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno. Abbiamo necessità di disporre di professionalità dotate di una vision completa rispetto alle nuove sfide del futuro. Il mondo dei porti è complesso, in continua evoluzione e ricco di opportunità ancora inesplorate commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Insieme alla LUM vogliamo sviluppare un percorso che abbia un piano formativo dedicato all'approfondimento e all'aggiornamento di ambiti per noi fondamentali, quali appalti pubblici, pianificazione urbana e portuale, ambiente, demanio e gestione del patrimonio, sicurezza, risorse umane, amministrazione e contabilità pubblica. Investire in cultura e specializzazione è la risposta migliore che possiamo dare alle difficoltà di oggi e all'incertezza del futuro, consapevoli che finirà per ripagarci, con gli interessi. Il ruolo dei porti è centrale per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e intermodalità, fondamentali per la competitività del Mezzogiorno ha affermato il rettore Garzoni Con questo accordo si vuole avviare un percorso comune per far crescere le competenze giuridiche e manageriali del Sistema delle Autorità Portuali, contribuendo a valorizzare un importante asset del nostro territorio grazie anche alle nuove tecnologie digitali. Entro 20 giorni la LUM e l'Autorità di Sistema costituiranno un Comitato paritetico che si occuperà tra l'altro di: elaborare i piani di attuazione dell'accordo; formulare proposte su possibili nuove attività coinvolgendo eventualmente anche altri soggetti interessati; individuare altre forme di collaborazione.



Porto&Interporto

Bari

Barletta, il faro napoleonico passa all'AdSP

Lo Stato Maggiore della Marina Militare ha disposto la consegna all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale del Faro napoleonico che insiste nel porto di Barletta. Si completa così un iter che l'AdSP MAM aveva avviato nello scorso anno, richiedendo a MARIFARI, soggetto nella cui disponibilità ricadeva la struttura, di poter ottenere la consegna del bene. Dopo un sopralluogo dei tecnici dei Dipartimenti di Esercizio e Tecnico dell'Ente, nel corso del quale erano stati esaminati gli elementi di criticità e i punti di forza della struttura, i tecnici dell'AdSP avevano realizzato un preliminare studio di fattibilità che prevede tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza e di ripristino dello stato dei luoghi, finalizzati a riportare il vecchio e glorioso faro napoleonico agli antichi splendori. L'Ente portuale, inoltre, ha già coinvolto l'Amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la condivisione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell'Agenzia del Demanio.



Porto&Interporto

Bari

Mar Adriatico Meridionale finanziamento da 24 milioni dal MIMS

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha confermato il finanziamento per due progetti presentati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), attribuendo finanziamenti per oltre 27 milioni di euro, ritenendo i progetti presentati dall'Ente validi e ineccepibili. Per quanto concerne la digitalizzazione della logistica il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7 milioni di euro) e prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Per quanto riguarda i porti green il progetto presentato dall'ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Il piano prevede lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l'impianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L'impianto sarà dimensionato in modo da garantire l'alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc).



Porto&Interporto

Brindisi

Brindisi, crescono i traffici

Le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Ciò che spicca particolarmente è il fiorente traffico RORO. Le stime parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico. Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti.



Porto&Interporto

Taranto

Taranto, presentato lo Sportello Unico Amministrativo

Il porto di Taranto ha presentato il suo Sportello Unico Amministrativo, la finestra unificata di dialogo tra l'utenza portuale e l'AdSP del Mar Ionio, costruita in collaborazione con Unioncamere e realizzata da InfoCamere. Il SUA rappresenta lo strumento applicativo che, in linea con gli altri sportelli amministrativi, permetterà di migliorare l'esperienza di dialogo tra Amministrazione e utente nelle varie fasi connesse al rilascio di permessi e autorizzazioni, contribuendo al potenziamento dell'organizzazione delle attività portuali e facendo un passo in avanti rispetto al tema dell'innovazione, su cui l'AdSP punta come asset strategico centrale della propria vision declinata nel Piano Operativo Triennale 2020-2022, anche in ambito di accountability istituzionale e semplificazione dei processi amministrativi.



Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Accolti da Agostinelli, gli studenti dell' Istituto Superiore 'Petrucci - Ferraris - Maresca' di Catanzaro

redazione

Questa mattina, gli studenti dell' Istituto di Istruzione Superiore 'Petrucci - Ferraris - Maresca' di Catanzaro hanno fatto visita all' Autorità portuale e al porto di Gioia Tauro. Inserito nell' ambito delle attività di alternanza scuola - lavoro, l' incontro rientra tra le iniziative del progetto 'nauticweb2021', che punta a mettere in rete tutti gli istituti nautici della Calabria, per promuovere questo specifico indirizzo scolastico. Accompagnati dalla dirigente Elisabetta Zaccone, gli studenti sono stati accolti dal commissario straordinario dell' Autorità portuale **Andrea Agostinelli**, che si è intrattenuto con i ragazzi per illustrare il porto e le sue potenzialità. Nel rispondere alle loro domande, **Agostinelli** ha parlato dell' importanza dello scalo per lo sviluppo economico della Calabria. Ha, quindi, sottolineato l' eccellenza di questa infrastruttura, spesso poco conosciuta agli stessi calabresi, ma molto nota nel settore del trasporto container internazionale delle merci. 'Il vostro porto - ha detto il commissario **Agostinelli**, rivolgendosi agli studenti - è il primo scalo di transhipment d' Italia e il dodicesimo in Europa per connettività. Si tratta di una realtà importantissima, anche, per il vostro futuro. Vi invito ad essere orgogliosi e consapevoli delle opportunità che potrebbe offrire a tutti voi per il vostro percorso lavorativo in Calabria, da cui non bisogna emigrare'. Nel corso dell' incontro, **Agostinelli** ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, mettendo in evidenza i punti di forza e anche di debolezza. 'Per molti anni il nostro porto - ha spiegato - non ha avuto un collegamento ferroviario. A causa di questo limite non si riusciva a effettuare il passaggio dei container da mare a terra e, quindi, a giungere direttamente nei mercati del Nord Italia e dell' Europa. A fine anno - ha concluso **Agostinelli** - abbiamo inaugurato il gateway ferroviario. Si tratta di un' importante realtà che offre maggiore competitività allo scalo e getta le basi per assicurare al porto di Gioia Tauro un futuro più luminoso'. Dopo l' incontro in Autorità portuale, gli studenti hanno potuto toccare con mano l' imponenza dell' infrastruttura portuale attraverso una visita guidata all' interno del terminal container.



Studenti in visita al porto di Gioia Tauro

Accolti dal commissario straordinario Andrea Agostinelli

Redazione

GIOIA TAURO Questa mattina, gli studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore Petrucci Ferraris Maresca di Catanzaro hanno fatto visita all'Autorità portuale e al porto di Gioia Tauro. Inserito nell'ambito delle attività di alternanza scuola lavoro, l'incontro rientra tra le iniziative del progetto nauticweb2021, che punta a mettere in rete tutti gli istituti nautici della Calabria, per promuovere questo specifico indirizzo scolastico. Accompagnati dalla dirigente Elisabetta Zaccone, gli studenti sono stati accolti dal commissario straordinario dell'Autorità portuale Andrea Agostinelli, che si è intrattenuto con i ragazzi per illustrare il porto e le sue potenzialità. Nel rispondere alle loro domande, Agostinelli ha parlato dell'importanza dello scalo per lo sviluppo economico della Calabria. Ha, quindi, sottolineato l'eccellenza di questa infrastruttura, spesso poco conosciuta agli stessi calabresi, ma molto nota nel settore del trasporto container internazionale delle merci. Il vostro porto ha detto il commissario Agostinelli, rivolgendosi agli studenti è il primo scalo di transhipment d'Italia e il dodicesimo in Europa per connettività. Si tratta di una realtà importantissima, anche, per il vostro futuro. Vi invito ad essere orgogliosi e consapevoli delle opportunità che potrebbe offrire a tutti voi per il vostro percorso lavorativo in Calabria, da cui non bisogna emigrare. Nel corso dell'incontro, Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, mettendo in evidenza i punti di forza e anche di debolezza. Per molti anni il nostro porto ha spiegato non ha avuto un collegamento ferroviario. A causa di questo limite non si riusciva a effettuare il passaggio dei container da mare a terra e, quindi, a giungere direttamente nei mercati del Nord Italia e dell'Europa. A fine anno ha concluso Agostinelli abbiamo inaugurato il gateway ferroviario. Si tratta di un'importante realtà che offre maggiore competitività allo scalo e getta le basi per assicurare al porto di Gioia Tauro un futuro più luminoso. Dopo l'incontro in Autorità portuale, gli studenti hanno potuto toccare con mano l'imponenza dell'infrastruttura portuale attraverso una visita guidata all'interno del terminal container.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE'. The main article title is 'Studenti in visita al porto di Gioia Tauro', with a sub-headline 'Accolti dal commissario straordinario Andrea Agostinelli'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website includes a navigation menu with 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNANZA SCOLA LAVORO'. There are also social media icons and a search bar.

Gioia Tauro: gli studenti dell' Istituto Superiore "Petrucci - Ferraris - Maresca" di Catanzaro hanno fatto visita al porto

Accolti da Agostinelli, gli studenti dell' Istituto Superiore "Petrucci - Ferraris - Maresca" di Catanzaro hanno fatto visita al porto di Gioia Tauro

Questa mattina, gli studenti dell' Istituto di Istruzione Superiore "Petrucci - Ferraris - Maresca" di Catanzaro hanno fatto visita all' Autorità portuale e al porto di Gioia Tauro. Inserito nell' ambito delle attività di alternanza scuola - lavoro, l' incontro rientra tra le iniziative del progetto "nauticweb2021", che punta a mettere in rete tutti gli istituti nautici della Calabria, per promuovere questo specifico indirizzo scolastico. Accompagnati dalla dirigente Elisabetta Zaccone, gli studenti sono stati accolti dal commissario straordinario dell' Autorità portuale **Andrea Agostinelli**, che si è intrattenuto con i ragazzi per illustrare il porto e le sue potenzialità. Nel rispondere alle loro domande, **Agostinelli** ha parlato dell' importanza dello scalo per lo sviluppo economico della Calabria. Ha, quindi, sottolineato l' eccellenza di questa infrastruttura, spesso poco conosciuta agli stessi calabresi, ma molto nota nel settore del trasporto container internazionale delle merci. "Il vostro porto - ha detto il commissario **Agostinelli**, rivolgendosi agli studenti - è il primo scalo di transhipment d' Italia e il dodicesimo in Europa per connettività. Si tratta di una realtà importantissima, anche, per il vostro futuro. Vi invito ad essere orgogliosi e consapevoli delle opportunità che potrebbe offrire a tutti voi per il vostro percorso lavorativo in Calabria, da cui non bisogna emigrare". Nel corso dell' incontro, **Agostinelli** ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, mettendo in evidenza i punti di forza e anche di debolezza. "Per molti anni il nostro porto - ha spiegato - non ha avuto un collegamento ferroviario. A causa di questo limite non si riusciva a effettuare il passaggio dei container da mare a terra e, quindi, a giungere direttamente nei mercati del Nord Italia e dell' Europa. A fine anno - ha concluso **Agostinelli** - abbiamo inaugurato il gateway ferroviario. Si tratta di un' importante realtà che offre maggiore competitività allo scalo e getta le basi per assicurare al porto di Gioia Tauro un futuro più luminoso". Dopo l' incontro in Autorità portuale, gli studenti hanno potuto toccare con mano l' imponenza dell' infrastruttura portuale attraverso una visita guidata all' interno del terminal container.



Porto&Interporto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro si presenta al viceministro Morelli

Riunione operativa a Gioia Tauro in occasione della visita al porto del viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, Alessandro Morelli. Partendo dai dati sui traffici movimentati nel 2020, che hanno registrato una crescita del 26,6% rispetto al 2019, il commissario dell'Ap Andrea Agostinelli ha posto l'attenzione sull'infrastrutturazione dello scalo. Dotato di fondali di profondità pari a 18 metri, mantenuti costanti grazie ad un programma di livellamento triennale, Gioia Tauro può ricevere e lavorare, contemporaneamente, 3 ultra large portacontainer. Non a caso, ogni settimana, alle sue banchine attraccano portacontainer di capacità superiore ai 23 mila teus. Tra gli obiettivi raggiunti, grazie alla piena sinergia con la Regione Calabria, il commissario Agostinelli si è soffermato sull'intermodalità, avviata grazie alla recente inaugurazione del gateway ferroviario, che garantirà l'integrazione con l'entroterra e il passaggio delle merci dal mare alle tratte terrestri regionali, nazionali e internazionali. Il commissario Agostinelli ha, quindi, illustrato la nuova viabilità portuale, realizzata con un investimento di 11 milioni di euro, per rendere agevole la mobilità interna all'area portuale e garantire in sicurezza la separazione tra la viabilità su gomma e quella su ferro. Tra gli obiettivi raggiunti e quelli da realizzare, Agostinelli ha puntato l'attenzione su due progetti presentati alla Struttura Tecnica Ministeriale e finalizzati all'approfondimento dei fondali e alla resecazione della banchina di ponente. Per offrire allo scalo una maggiore crescita, grazie alla diversificazione dei servizi offerti, con un investimento di 90 mln di euro, lo scalo di Gioia Tauro sarà dotato di un bacino di carenaggio, destinato alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Tra le altre attività, che determineranno la diversificazione dell'offerta, la realizzazione dello stabilimento industriale dedicato alla manutenzione e riparazione di container. Non ultimo, ma tra gli obiettivi da festeggiare a breve, il passaggio della gestione a cura di RFI del raccordo ferroviario, che collega lo scalo ferroviario di San Ferdinando a Rosarno.



Porto Augusta: ultimati i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea del porto - Ferpress

(FERPRESS) Catania, 1 GIU Si rende noto che sono stati completati, lo scorso 21 maggio c.a., nel Porto di Augusta, i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea nel tratto interessato dalle testate e dalle zone limitrofe alla bocca centrale. Corre l'obbligo di precisare che, il superiore intervento, rientra tra gli investimenti necessari per la messa in sicurezza della rada di Augusta. Antecedenti capillari accertamenti avevano acclarato la necessità e l'urgenza di intervenire, con maggiore sollecitudine, sulle testate della bocca centrale e sui tratti limitrofi della diga foranea esistente. L'impulso, dato in questi ultimi due anni dall'Ente portuale, ha consentito la realizzazione dell'opera, che assicurerà protezione e attrattiva per i traffici marittimi. Il cosiddetto porto sicuro trova finalmente concreta attuazione nella realizzazione di quest'opera. È stato completato il primo lotto dell'opera, fra i tre prefissati. Anche il secondo lotto è stato già finanziato ed è in procinto di essere consegnato all'impresa costruttrice e consentirà di avviare il completamento dell'intera diga foranea del Porto di Augusta. Questa è un'opera strategica, essenziale e necessaria per il porto, dopo anni di totale stallo. Il primo intervento si è, pertanto, concentrato sul tratto Sud e Nord della testata della diga Centrale del Porto di Augusta, allo scopo di ricostruire l'originaria sagoma dell'opera, il tutto per un importo complessivo di 12 milioni di euro, interamente finanziati con fondi comunitari ottenuti con Programma Operativo Nazionale. I lavori, che a seguito della rivisitazione della progettazione e l'ottenimento del finanziamento, hanno avuto inizio nel giugno del 2019, sono stati completati nel maggio dell'anno in corso. Il Commissario Straordinario, Ing. Alberto Chiovelli, all'esito di quanto detto, si è vivamente compiaciuto per l'obiettivo raggiunto e per l'impulso dato negli ultimi due anni dalla Segreteria Tecnica Operativa dell'Autorità di Sistema Portuale, esplicitatosi in collaborazione con i Funzionari del Provveditorato Interregionale delle Opere Pubbliche di Palermo. Il Commissario ha, altresì, comunicato che sono già state avviate tutte le procedure per l'esecuzione delle opere di completamento del rifiorimento e del ripristino statico dei restanti tratti della diga foranea. Al riguardo l'Ing. Chiovelli ha precisato che il primo stralcio dell'importo complessivo di 52,9 milioni di euro, è stato interamente finanziato mediante i fondi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e che la consegna all'impresa per l'inizio lavori è prevista entro la fine del mese di giugno, mentre è in fase di progettazione il secondo ed ultimo stralcio dell'opera. Per quanto riguarda il summenzionato ultimo lotto, stimato per un importo presuntivo di oltre 41 milioni di euro, va sottolineato che l'Ente ha già inoltrato richiesta di finanziamento, al Ministero delle Infrastrutture, affinché possa trovare inserimento nell'ambito della programmazione del PNRR Recovery Fund. Le opere realizzate e quelle in corso di attuazione nel porto di Augusta quali il rifiorimento della Diga Foranea, il nuovo Terminal Banchine Container, il collegamento ferroviario e piazzali di pertinenza, gli interventi di recupero dei relitti e la manutenzione straordinaria del Porto commerciale e della Nuova Darsena Servizi, in concreto testimoniano che, finalmente, dopo la sua costruzione, durata oltre un ventennio (1986-2006), il Porto Commerciale sta oggi vivendo una fase di reale ed effettiva potenzialità attrattiva per gli imprenditori che troveranno vantaggioso investire e intensificare i traffici commerciali, da subito, con conseguenze positive per lo sviluppo economico del territorio megarese, regionale e nazionale in ogni sua modalità. Da ultimo, ma non per importanza, l'Autorità segnala il completamento dell'iter Ministeriale del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema



(DPSS), tra le prime **ADSP** in tutta Italia. Il DPSS è un documento di strategia industriale e ambientale necessario per fornire agli operatori nazionali ed internazionali la certezza



FerPress

Augusta

sugli investimenti. I piani regolatori ad oggi in essere risalgono agli anni settanta, quando i porti, come quelli di oggi, dovevano ancora essere costruiti. Quest'ultimo rappresenta un altro tassello fondamentale a dimostrazione del cambio di rotta rispetto al totale immobilismo degli anni passati.

Completato il primo lotto dei lavori di rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta

Entro fine mese la consegna dei lavori del secondo lotto. Nei giorni scorsi nel **porto** di **Augusta** sono stati completati i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea a protezione della rada nel tratto interessato dalle testate e dalle zone limitrofe alla bocca centrale. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha sottolineato che con la realizzazione dell' opera, che assicurerà protezione e attrattiva per i traffici marittimi, il cosiddetto "**porto** sicuro" trova finalmente concreta attuazione. Quello portato a termine costituisce il primo lotto dei tre prefissati. Il primo intervento si è concentrato sul tratto sud e nord della testata della diga centrale del **porto**, allo scopo di ricostruire l' originaria sagoma dell' opera, il tutto per un importo complessivo di 12 milioni di euro interamente finanziati con fondi comunitari ottenuti con Programma Operativo Nazionale. I lavori hanno avuto inizio nel giugno del 2019. Anche il secondo lotto è stato già finanziato ed è in procinto di essere consegnato all' impresa costruttrice e consentirà di avviare il completamento dell' intera diga foranea del **porto** di **Augusta**. A tal proposito il commissario straordinario dell' ente portuale, Alberto Chiovelli, ha specificato che sono già state avviate tutte le procedure per l' esecuzione delle opere di completamento del rifiorimento e del ripristino statico dei restanti tratti della diga foranea. Chiovelli ha precisato che il primo stralcio, dell' importo complessivo di 52,9 milioni di euro, è stato interamente finanziato mediante i fondi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e che la consegna all' impresa per l' inizio lavori è prevista entro la fine del mese di giugno, mentre è in fase di progettazione il secondo ed ultimo stralcio dell' opera. Per quanto riguarda l' ultimo lotto, il cui importo è stimato di oltre 41 milioni di euro, l' ente ha già inoltrato richiesta di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture affinché possa trovare inserimento nell' ambito della programmazione del PNRR - Recovery Fund. L' AdSP ha sottolineato che le opere realizzate e quelle in corso di attuazione nel **porto** di **Augusta**, quali il rifiorimento della diga foranea, il nuovo Terminal Banchine Container, il collegamento ferroviario e piazzali di pertinenza, gli interventi di recupero dei relitti e la manutenzione straordinaria del **porto** Commerciale e della Nuova Darsena Servizi, testimoniano che, finalmente, dopo la sua costruzione durata oltre un ventennio (1986-2006), il **porto** commerciale sta oggi vivendo una fase di reale ed effettiva potenzialità attrattiva per gli imprenditori che troveranno vantaggioso investire e intensificare i traffici commerciali con conseguenze positive per lo sviluppo economico del territorio megarese, regionale e nazionale in ogni sua modalità.



Informazioni Marittime

Augusta

Ad Augusta cominciata la riqualificazione della diga foranea

Portato a termine il primo lotto di lavori. Già finanziato il secondo

È stato completato l'intervento di ripristino statico della diga foranea del porto di Augusta, primo di tre lotti di lavori programmati per assicurare protezione e attrattiva per i traffici marittimi. Il primo intervento, rende noto l'Autorità di Sistema del mar Adriatico orientale, si è concentrato sul tratto Sud e Nord della testata della diga centrale del porto di Augusta, allo scopo di ricostruire l'originaria sagoma dell'opera, il tutto per un importo complessivo di 12 milioni di euro, interamente finanziati con fondi comunitari ottenuti con Programma Operativo Nazionale. Anche il secondo lotto è stato già finanziato ed è in procinto di essere consegnato all'impresa costruttrice e consentirà di avviare il completamento dell'intera diga foranea. Un'opera strategica, essenziale e necessaria per il porto, dopo anni di totale stallo. Per quanto riguarda l'ultimo lotto, stimato per un importo presuntivo di oltre 41 milioni di euro, l'ente ha già inoltrato richiesta di finanziamento, al ministero delle Infrastrutture, affinché possa trovare inserimento nell'ambito della programmazione del PNRR - Recovery Fund.



Augusta, completati i lavori di ripristino della diga foranea nel porto

Redazione

Sono stati completati, nel Porto di Augusta, i lavori di ripristino statico della diga foranea. Gli accertamenti avevano acclarato la necessità e l'urgenza di intervenire, sulle testate della bocca centrale e sui tratti limitrofi della diga foranea esistente. L'impulso, dato in questi ultimi due anni dall'Ente portuale, ha consentito la realizzazione dell'opera, che assicurerà protezione e attrattiva per i traffici marittimi. Il cosiddetto 'porto sicuro' trova finalmente concreta attuazione nella realizzazione di quest'opera. È stato completato il primo lotto dell'opera, fra i tre prefissati. Anche il secondo lotto è stato già finanziato ed è in procinto di essere consegnato all'impresa costruttrice e consentirà di avviare il completamento dell'intera diga foranea del Porto di Augusta. Questa è un'opera strategica, essenziale e necessaria per il porto, dopo anni di totale stallo. Il primo intervento si è concentrato sul tratto Sud e Nord della testata della diga Centrale del Porto di Augusta, allo scopo di ricostruire l'originaria sagoma dell'opera, il tutto per un importo complessivo di 12 milioni di euro, interamente finanziati con fondi comunitari ottenuti con Programma Operativo Nazionale. I lavori, che a seguito della rivisitazione

della progettazione e l'ottenimento del finanziamento, hanno avuto inizio nel giugno del 2019, sono stati completati nel maggio dell'anno in corso. Il Commissario Straordinario, Ing. Alberto Chiovelli, ha fatto notare che l'obiettivo è stato raggiunto per l'impulso della Segreteria Tecnica Operativa dell'Autorità di Sistema Portuale. Il Commissario ha comunicato che sono già state avviate tutte le procedure per l'esecuzione delle opere di completamento del rifiorimento e del ripristino statico dei restanti tratti della diga foranea. L'Ing. Chiovelli ha precisato che il primo stralcio dell'importo complessivo di 52,9 milioni di euro, è stato interamente finanziato mediante i fondi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e che la consegna all'impresa per l'inizio lavori è prevista entro la fine del mese di giugno, mentre è in fase di progettazione il secondo ed ultimo stralcio dell'opera. Per quanto riguarda l'ultimo lotto, stimato per un importo presuntivo di oltre 41 milioni di euro, va sottolineato che l'Ente ha già inoltrato richiesta di finanziamento, al Ministero delle Infrastrutture, affinché possa trovare inserimento nell'ambito della programmazione del PNRR Recovery Fund.



Nord e sud uniti per competere

Redazione

AUGUSTA Il Nord e il sud devono essere uniti per competere. Come non essere d'accordo con il ministro per il Sud e la Coesione Mara Carfagna sia rispetto alla necessità di costruire il ponte sullo Stretto di Messina, sia all'identificazione di Augusta come porto hub del Mediterraneo? A dirlo è Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta che ha appreso, con soddisfazione, delle recenti dichiarazioni dell'on. Carfagna, in occasione della sua recente visita in Sicilia. Siamo lieti di sentire queste parole da un componente meridionale del Governo, non siciliano, come dire che aggiunge la presidente degli operatori portuali la consapevolezza è ormai matura e non è campanilistica. Non stupisce che una donna capace e determinata come Mara Carfagna, abbia voluto essere precisa e chiara e soprattutto conveniamo con il Ministro quando dice che non ci può essere crescita per il paese sino a quando il Nord e il Sud non procederanno uniformemente. Ci piacerebbe poterla ospitare e farle visitare il porto, le sue attuali infrastrutture pubbliche e private, ma soprattutto condividere con Lei le infinite potenzialità. Per questo nei prossimi giorni partirà un invito formale al ministro da parte di Assoporto Augusta secondo cui è arrivato il momento di passare dalle parole ai fatti: troppe volte abbiamo letto nei documenti di programmazione dell'importanza del porto di Augusta, così come è da circa un trentennio che si parla di costruire il ponte sullo Stretto ma prosegue Noè alle parole non è mai seguito nulla di concreto. Basterebbero queste due opere per cambiare le sorti della nostra Regione e del paese, nel settore della logistica. Da tempo Assoporto si batte affinché il porto megarese possa avere la giusta opportunità di crescita che passa anche attraverso una governance adeguata: siamo infatti certi che le idee e le soluzioni camminino con le gambe degli uomini e delle donne che meglio le sanno rappresentare e la cui credibilità va oltre i meri tecnicismi. sottolineo Abbiamo bisogno di personalità in grado di far sedere al tavolo le migliori intelligenze e imprenditori visionari, capaci di operare quello sviluppo internazionale che il nostro porto merita. Il porto di Augusta, primo porto energetico del nostro paese, deve integrare e diversificare i propri investimenti per rimanere tra i primi porti del Mediterraneo e ciò sarà possibile solo se come si fece nel passato saremo in grado di captare i capitali privati per grandi investimenti nel settore della logistica, dell'energia alternativa e rinnovabile, dei servizi. Da tempo l'associazione degli operatori portuali sostiene che i due porti di Augusta e Catania, oggi riuniti in un'unica Autorità, devono specializzare i propri territori, trasformando Catania nel salotto buono della città come porto crocieristico e diportistico e Augusta come porto industriale e commerciale. Questa che sembra essere una scelta semplice passa da un migliore utilizzo delle aree esistenti e spiega ancora Noè- dalla voglia di avere coraggio, rompendo con le solite logiche, di chi vuole che tutto cambi per non cambiare nulla. Sino ad ora non abbiamo visto nessun reale cambiamento e assistiamo ad una città come quella di Catania ostaggio del traffico commerciale portuale senza una stazione marittima degna di una tra le più belle città della Sicilia, senza adeguati spazi da offrire al mondo delle crociere che presto ripartirà. Ad Augusta, invece, si va avanti con il copia ed incolla di progetti vecchi di ormai un ventennio, senza disegnare uno sviluppo nuovo, senza volare alto, senza prospettive adeguate alle dimensioni del porto. Si assiste ad un ambientalismo di maniera che esclude qualsiasi grande investimento e la mancanza di coraggio porta a presentare progetti sempre più piccoli ed



inefficaci, mentre conclude la presidente dell'associazione degli operatori portuali- in altri paesi, certamente più ambientalisti di noi si procede senza sosta. Si pensi a Copenaghen dove è stato costruito un inceneritore in centro città in grado di dare energia elettrica, acqua calda, risolvere il problema della immondizia, creandone nel contempo



Messaggero Marittimo

Augusta

infrastrutture legate alla produzione del freddo. In effetti basterebbe copiare le buone pratiche già esistenti in altre realtà, per iniziare un percorso virtuoso e vantaggioso.

Autorità portuale, Regione e Comuni uniti, "Governo dia nuovo nome per la presidenza"

Regione e Comuni uniti nel chiedere al Governo nazionale un nome nuovo dopo quello di Enrico Chiovelli a capo dell' autorità portuale della Sicilia orientale che comprende Catania ed Augusta.

Redazione

Regione e Comuni uniti nel chiedere al Governo nazionale un nome nuovo dopo quello di Enrico Chiovelli a capo dell' **autorità portuale** della Sicilia orientale che comprende Catania ed Augusta. Quell' indicazione è stata rispedita al mittente dal presidente della Regione Musumeci, sotto la spinta dei sindaci interessati, Salvo Pogliese, per Catania, Giuseppe Di Mare, Pippo Gianni e Giuseppe Carta, rispettivamente per Augusta, Priolo e Melilli. "Governo faccia un passo indietro" "Il sostegno del sindaco di Catania, Salvo Pogliese, alle esigenze espresse dai Comuni di Augusta, Priolo e Melilli, insieme - dice il sindaco di Augusta - alla piena sintonia ribadita dal Presidente Musumeci e dall' Assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone, rendono non più eludibile per il Governo nazionale un passo indietro sulla indicazione espressa in favore dell' ingegnere Enrico Chiovelli, il cui breve servizio prestato come Commissario all' **Autorità portuale** non ha mostrato alcuna discontinuità con una governance che ha fallito tutti gli obiettivi di rilancio per il nostro porto commerciale" Il ruolo di Catania e Augusta Da tempo, Assoport, l' associazione degli operatori portuali sostiene che i due porti di Augusta e Catania devono specializzare i propri territori, trasformando Catania nel salotto buono della città come porto crocieristico e diportistico e Augusta come porto industriale e commerciale. 'Questa che sembra essere una scelta semplice passa da un migliore utilizzo delle aree esistenti e - spiega il presidente di Assoport Marina Noè- dalla voglia di avere coraggio, rompendo con le solite logiche, di chi vuole che tutto cambi per non cambiare nulla. Sino ad ora non abbiamo visto nessun reale cambiamento e assistiamo ad una città come quella di Catania ostaggio del traffico commerciale **portuale** senza una stazione marittima degna di una tra le più belle città della Sicilia, senza adeguati spazi da offrire al mondo delle crociere che presto ripartirà'.



Blog Sicilia SIRACUSA » CRONACA

Autorità portuale, Regione e Comuni uniti, "Governo dia nuovo nome per la presidenza"

AREA DELLA SICILIA ORIENTALE



Siracusa Oggi

Augusta

Via il passaggio a livello che taglia Augusta, scelto dal governo il metodo commissariale

Gianni Catania

Scelto il metodo commissariale per la realizzazione del bypass ferroviario di Augusta e per il collegamento ferroviario nel porto di Augusta. Le due opere sono state inserite nel secondo decreto che elenca le nuove opere infrastrutturali da realizzare facendo ricorso alle semplificazioni garantite dalla struttura del commissario ad acta. "Commissariare un' opera vuol dire dare una spinta per snellire le procedure burocratiche che spesso finiscono per rallentare l' apertura di un cantiere e ne velocizzano le fasi di lavoro, così da consegnare al Paese opere sicure, moderne e sostenibili in tempi ragionevoli. E tutto questo senza mai abbassare la guardia contro possibili infiltrazioni della criminalità", spiega il vicepresidente della commissione Trasporti della Camera, Paolo Ficara (M5s). "Con il cosiddetto bypass ferroviario di Augusta, andremo ad eliminare il tratto di ferrovia che attraversa il centro abitato di Augusta. Se ne parla da decenni, ora siamo riusciti a convincere il governo della necessità di eliminare quella cintura ferroviaria. Un vantaggio non solo per Augusta ma per tutta la linea ferroviaria Siracusa-Catania perchè i treni che collegano i due capoluoghi avranno un guadagno di almeno 10

minuti sull' attuale tempo di percorrenza. Inoltre il porto megarese sarà finalmente collegato alla rete ferrata esistente: binari dentro il sedime dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, cosa importantissima per un porto commerciale che deve subito movimentare merci. A questi interventi si dovrebbero aggiungere quelli sul Ponte Corleone a Palermo, la metropolitana di Catania, la tangenziale di Gela, la variante nel tratto Trapani-Mazara del Vallo e il tratto Adrano-Catania della SS284, elenca Ficara. 'Sono molto soddisfatto perché questo rappresenta un ulteriore tassello del lavoro portato avanti in questi 3 anni. Le opere in questione, peraltro, sono state da poco inserite tra quelle finanziate con il Recovery Plan. Parliamo di finanziamento integrale per circa 135 milioni di euro, complessivo per tutte e due le realizzazioni", commenta in chiusura il parlamentare siracusano. Augusta, vista panoramica dal web.



Demolizioni navali Al via le nuove regole da parte del governo

Due decreti per smaltire le vecchie carrette che giacciono nei porti: in arrivo 12 milioni

Per gli operatori è un annuncio atteso da anni e il lavoro difficile di concerto tra Capitaneria e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per arrivare ad una sintesi, è evidente quando sia l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale delle Capitanerie di Porto, e poi Maria Teresa Di Matteo, direttore generale trasporto marittimo del Mims e vicecapo di gabinetto, ribadiscono per due volte l'arrivo del decreto. Anzi di due provvedimenti che permetteranno anche ai cantieri italiani di demolire le navi. Non è un'operazione banale, come spiega nel dettaglio la super dirigente del ministero ospite del forum «Towards a low-carbon shipping industry / Trasporto marittimo e ambiente: idee, progetti, investimenti» organizzato da Ttm, Secolo XIX, The Meditegraph e L'Avvisatore Marittimo, in diretta sulla piattaforma digitale del gruppo editoriale. «Il provvedimento emanato il 26 maggio riguarda i requisiti generali per i piani di riciclaggio delle navi con le linee guida alla cui stesura ha partecipato il comando generale delle Capitanerie» ha detto la Di Matteo durante la tavola rotonda Economia circolare e industria marittima portuale: il caso ship recycling moderata dal Gian Enzo Duci, professore dell'Università di Genova. «Conto di portare a casa velocemente, entro il mese prossimo, anche il secondo decreto previsto dalla Finanziaria con risorse per il riciclaggio e la rimozione e demolizione delle navi abbandonate con uno stanziamento di 2 milioni di euro per il 2021 e 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e spero di averne di più». «Lo scorso 25 maggio è stato emanato dalla direzione generale porti del Mims un decreto che disciplina procedure e requisiti per il riciclaggio delle navi. In sua assenza la stessa direzione aveva dato, negli anni scorsi, indicazioni di massima che a Genova sono state già adoperate per il riciclaggio di una nave» spiega l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale delle Capitanerie di porto. «Il porto di Genova ha l'unica società autorizzata a effettuare riciclaggio in base alle regole della Commissione UE: la San Giorgio del Porto. Con il decreto abbiamo completato il percorso tecnico. È un percorso che non dà ancora piena legittimità. Serve una normativa chiara e si sta lavorando anche su questo fronte. La direzione è giusta, ora dobbiamo avere il coraggio di cambiare il Codice della navigazione e attribuire poteri alle Autorità di sistema portuale che oggi non sono citate dalla legge». Pettorino spiega il contesto e le difficoltà in cui sono stati costretti a operare i porti in assenza delle norme: «A Genova per rimuovere la Theodorus, che da 15 anni era abbandonata sulla diga foranea, è stato necessario per conferire legittimità all'Autorità di sistema portuale un intervento dell'Avvocatura distrettuale di Stato che ha classificato la nave come rifiuto. Solo in quel momento è intervenuta l'Adsp, altrimenti poteva essere censurata». Per le aziende genovesi del settore, e ovviamente per il colosso San Giorgio del Porto, è una notizia attesa da tempo che consente ora di esplorare nuove opportunità. «È una storia assai complessa - spiega Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra - Tra 800 e mille imbarcazioni giacciono più o meno affondate in Italia. E c'è un tema relativo al riciclo del vetroresina. Recuperiamo demanio marittimo e diamo un contributo ai green port». Ma i provvedimenti erano attesi anche dalle Autorità di sistema portuale, che chiedono da tempo di stabilire una chiara suddivisione di responsabilità, come ha spiegato il presidente del porto di Ravenna Daniele Rossi, che ha raccontato la sua esperienza con il relitto della Berkan B. Per il neopresidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, che ha esordito al forum nella nuova veste di presidente dell'associazione dei porti italiani: «Non si tratta di spostare il cerino



della responsabilità ma servono norme» e «le demolizioni possono diventare una fonte di business intelligente. L'87% dei materiali della Costa Concordia sono stati recuperati, vuol dire accostare il concetto di sostenibilità a quello di business».



Gigantismo navale: conviene davvero?

BRUXELLES L'interrogativo circola da qualche tempo: e adesso l'eurodeputata Jutta Paulus e l'eurodeputata Vera Tax hanno programmato una discussione online, il 15 giugno dalle 13,30 alle 15,30, su uno dei temi più delicati e dibattiti nel mondo dello shipping: la crescita delle navi fullcontainer e le conseguenze sui porti, ma anche più in generale sulla catena logistica. Il tema è particolarmente delicato per i porti italiani storici. FEPORT, altre organizzazioni della catena logistica marittima e NOGs prenderanno parte al dibattito. Il recente blocco del Canale di Suez da parte di una grande nave portacontainer riferiscono le due eurodeputate ha sollevato interrogativi sulle mega-navi nel mercato dei trasporti marittimi di linea. La messa a terra della grande nave container Evergreen ha messo in luce un rischio reale, che gli esperti e le ONG del mondo marittimo temevano che accadesse. Osservatori ed esperti sono rimasti colpiti dalla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento dell'UE e dalla loro dipendenza da prodotti, materiali e pezzi di ricambio che provengono da altre parti del mondo. Le navi portacontainer sono cresciute negli ultimi decenni a causa di una continua ricerca di economie di scala. In passato, ciò ha contribuito a ridurre i costi del trasporto marittimo che ha facilitato il commercio globale. Tuttavia, l'aumento delle dimensioni delle navi portacontainer ha conseguenze ambientali e sociali per il resto della catena di trasporto. Le grandi navi dice l'invito al dibattito richiedono adattamenti infrastrutturali e livelli di produttività che aumentano i costi per altri soggetti interessati nella catena di approvvigionamento. Inoltre, le grandi navi provocano picchi nei porti e mettono a dura prova i trasporti nell'entroterra. Questi picchi sono spesso seguiti da periodi di disoccupazione tecnica per i lavoratori portuali. La congestione diventa spesso inevitabile poiché le navi hinterland o feeder non sono sempre in grado di assorbire il flusso eccezionale di container scaricati. I lavoratori portuali sono costretti a compiere sforzi enormi per caricare/scaricare container di importazione dalle navi entro periodi di tempo limitati. Le autorità di regolamentazione della concorrenza spesso considerano la concentrazione nel mercato come un sintomo rassicurante di un mercato ben funzionante e lodano le economie di scala partendo dal presupposto che i clienti e i consumatori traggono vantaggio da buoni prezzi e servizi affidabili. Ma è ancora così? È meglio che i porti dell'UE abbiano la visita di poche grandi navi invece di molte navi di medie dimensioni? Tutte le grandi navi sono completamente cariche e quindi efficienti dal punto di vista energetico? E chi sostiene i costi?



Alleggerire i costi delle imprese di terminal crociere

Assiterminal, Confindustria, Confetra e Assologistica tornano a chiedere sostegni

Redazione

ROMA Non si ferma la battaglia di Assiterminal, che insieme a Confindustria, Confetra e Assologistica chiede di più al Governo per il comparto crociere. Nel 2019 i passeggeri ed i crocieristi in Italia, prima destinazione per le crociere nel Mediterraneo, erano stati quasi 12 milioni, che hanno viaggiato su oltre 150 navi e hanno attraccato 4.850 volte in 39 porti e città crocieristiche. Nel 2020 questo settore si è completamente bloccato e nel 2021 non è ancora ripartito, con previsioni che rinviano ormai al 2022 la ripresa. Una perdita di 925 milioni di euro l'anno comprendente i fatturati di tutte le imprese terminalistiche che gestiscono terminal, stazioni marittime e servizi accessori e che negli ultimi anni avevano investito 460 milioni in dragaggi, rifacimenti di accosti e stazioni marittime, nuovi collegamenti e servizi di trasporto, da Messina a La Spezia, da Genova a Savona, Taranto, Salerno, Ravenna, Palermo. Se ci si aspettava un cambiamento nel 2021, questo non è accaduto e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati pongono chiaramente l'esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l'anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indotta sul territorio in cui operano. Vanno assolutamente adottate soluzioni per alleggerire in questa fase i costi delle imprese e che riguarda tutti i terminal portuali italiani, in particolare i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo, con misure specifiche di sostegno come quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori. Si tratta di aziende a capitale privato che operano in concessione dallo Stato, per le quali la questione della riduzione dei canoni in questa fase di crisi non è più rinviabile! Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica chiedono pertanto al Parlamento di farsene carico in sede di conversione del DL Sostegni-bis e al Governo di sostenerne l'approvazione



Non esiste una ripartenza a metà

Assarmatori e Ancim contro la limitazione al 50% dei passeggeri sulle navi

Redazione

ROMA Non può esistere una ripartenza a metà quando si parla di turismo, con i viaggi limitati al 50%. È il messaggio inviato da Ancim, associazione che rappresenta i 35 Comuni delle 87 isole minori e Assarmatori, che raggruppa la quasi totalità delle imprese di navigazione che operano nei collegamenti a corto raggio, ai ministri della Sanità, del Turismo e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e, in contemporanea, ai presidenti delle Regioni di cui fanno parte le isole. La normativa che limita ancora al 50% il numero dei passeggeri che possono effettivamente essere imbarcati per ogni corsa va cambiata, dicono, considerato anche il fatto che tutte le isole minori oramai sono state dichiarate Covid-free e gli standard di sicurezza adottati dagli armatori per le navi che garantiscono il trasporto passeggeri da e per le isole, abbiano abbondantemente dimostrato efficienza e affidabilità. Una limitazione che invece non è prevista per altre tipologie di trasporto, come quello aereo. Dimezzare il numero dei passeggeri significa procurare danni al mercato turistico locale, che rappresenta la principale fonte di reddito e di ricchezza per le imprese locali, i lavoratori e le stesse comunità insulari, e il danno è ancora più grave perché il turismo è per queste realtà un'attività esclusivamente estiva e la stagione turistica sta già iniziando e in questo modo se ne rallenta maggiormente la ripartenza. Ma far viaggiare le navi con il limite del 50% dei passeggeri ha effetti pesantissimi anche per le compagnie di navigazione che da inizio della pandemia hanno continuato a garantire la continuità territoriale tra isole e terraferma, nonostante il calo dei ricavi e la perdurante mancanza di ristori, compresi quelli che avrebbero dovuto essere già versati per legge. I presidenti di Ancim, Francesco Del Deo e di Assarmatori, Stefano Messina, hanno quindi inviato la lettera, auspicando un intervento affinché il trasporto marittimo locale e regionale sia subito messo nelle condizioni di intercettare l'auspicata ripartenza e ripresa della mobilità interregionale e turistica generata dall'evidente successo del piano nazionale di vaccinazione anti-Covid e nel contempo possa svolgere una funzione di volano economico per l'intero settore turistico rispetto alla prossima stagione estiva. I due presidenti hanno sottolineato che le dotazioni di sicurezza anti-Covid presenti a bordo delle navi sono in grado di proteggere quote di passeggeri ben superiori al 50% fissato da una norma ormai palesemente superata; il ricambio dell'aria è sempre garantito, anche in navigazione; prima dell'imbarco viene controllata la temperatura di ogni singolo passeggero e a bordo permane l'obbligo di indossare le mascherine; imbarco e sbarco dei passeggeri sono organizzati in modo da separare i flussi, evitando quindi assembramenti, mentre a bordo gli spazi comuni garantiscono il necessario distanziamento.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADINI SRL'. The main headline is 'Non esiste una ripartenza a metà' with a sub-headline 'Assarmatori e Ancim contro la limitazione al 50% dei passeggeri sulle navi'. Below the headline is a photograph of a cruise ship docked at a port. The page includes a newsletter sign-up form, social media icons, and a list of related articles such as 'Nord e sud uniti per competenza', 'Studenti in visita al porto di Giola Tauro', and 'Nuova linea tra Sardegna e Corsica'.

Porto&Interporto

Focus

Definita la road map della Conferenza delle AdSP

Definito nel corso di una riunione telematica della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale il regolamento dell'organo che ha il compito di coordinare e armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche relative ai grandi investimenti infrastrutturali e alla pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo e quelle per la promozione sui mercati internazionali del sistema portuale italiano. Su indicazione del Ministro Giovannini, la Conferenza ha stabilito una programmazione sistematica delle attività con una road map dei lavori fino al 31 luglio. In vista della presentazione e dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) a partire da maggio il Ministro ha sottolineato la necessità di un coordinamento delle iniziative delle Autorità portuali. I presidenti delle Autorità portuali hanno presentato proposte di semplificazione e accelerazione per la realizzazione delle opere in ambito portuale. Tali proposte saranno ora analizzate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri Ministeri competenti.



Porto&Interporto

Focus

Zes italiane, sviluppo zavorrato da burocrazia e infrastrutture

Nel mondo a trazione maschile della logistica Valentina Di Milla ha scelto una delle nicchie più impervie. Tra le prime imprenditrici a occuparsi di ZES in Italia è Ceo di RALIAN Research & Consultancy, società di consulenza che opera nell'ambito dell'attrazione degli investimenti attraverso tutti i tipi di free zones e nella copertura con tax credit e contrattualistica per il settore cinematografico: Connubio assicura molto meno inusuale di quanto sembri a prima vista. Carattere determinato e appassionato: Mi sforzo di portare il necessario tocco rosa in un mondo altrimenti monotono è impegnata in una serie di progetti dal ruolo nel Presidency Cabinet della Federazione Mondiale delle Zone Franche e delle Zone Economiche Speciali (FEMOZA) a quello di vice presidente della nuova sezione UCID Sud Pontino: Puntiamo a incentrare la nostra azione sull'economia del mare e dell'ambiente in un territorio che, a ridosso della zona economica speciale campana, può fungere da snodo strategico tra il territorio nazionale e il Mezzogiorno, al ruolo di Official delegate con il World Business Angel Investment Forum (WBAF), all'interno del quale come membro del Global Women Leader Commette si occupa, tra l'altro, del gender gap finanziario che rallenta lo sviluppo dell'imprenditorialità femminile che conduce con piglio e coerenza. Le stesse caratteristiche che hanno portato la sua società ad aggiudicarsi la redazione del piano di sviluppo strategico della ZLS del porto e del retroporto di Genova e la portano ad esprimere un giudizio poco lusinghiero sull'esperienza italiana («almeno per quello visto fino ad ora») in tema di ZES. Cosa non la convince? Recentemente ho paragonato le ZES italiane ad un razzo che deve partire verso la luna zavorrato con tre grosse portacontainer: la burocrazia che non allenta la sua morsa, la mancanza di attrattività perché il credito d'imposta (solo con la legge di Bilancio 2021 è stata introdotta la riduzione del 50% dell'IRES per le imprese che investono nelle ZES) non è la soluzione adatta la scarsa dotazione infrastrutturale. Tutti elementi che impediscono al progetto di prendere il volo. Sulla scorta delle esperienze raccolte a livello internazionale dovrebbe essere chiaro che non si può parlare di ZES se non nell'ambito di un determinato cluster: hanno bisogno di specializzazione, altrimenti non servono. Quale dovrebbe essere la prospettiva giusta? Le best practices insegnano una cosa: i progetti hanno funzionato laddove sono stati strutturati in vista di un obiettivo. Non ha senso delimitare una zona specifica nella speranza che dentro possa entrarci di tutto. Specie se si considera la situazione attuale del Mezzogiorno, cui si è cercato di far indossare un abito fuori misura. Bisogna partire innanzitutto da quello che c'è già. Vale a dire? C'è un paradigma tradizionale costituito dalla filiera produzione di reddito consumo risparmio tempo libero, ovvero vacanze, turismo, cultura, che va invertito. La cultura genera turismo, produce reddito, che mette in moto consumo, entrate erariali, risparmio. Non è tempo libero, ma industria, cluster. Senza voler togliere niente alle esperienze industriali del Sud, che vanno tutelate e valorizzate, la vera ricchezza di questo territorio sta nel suo patrimonio culturale e paesaggistico. È da qui che bisognerebbe partire per produrre ricchezza. È un cluster che va specializzato. Puntare solo al manifatturiero mette in evidenza un grave errore di prospettiva. Gli esempi sparsi per il mondo lo dimostrano: esistono ZES di tutti i tipi, comprese quelle cinematografiche, o per meglio dire, dedicate ai media, e rappresentano spesso un punto propulsivo anche per le attività non direttamente associate. Quali sono i maggiori punti di criticità dell'esperienza italiana? Manca una legge ad hoc di riferimento. Abbiamo solo due articoli inseriti nel Decreto Mezzogiorno del 2017 ai quali sono stati aggiunti successivamente singole disposizioni contenute in leggi omnibus oltre a un DPCM nel 2018 che hanno dato luogo a un sistema di modifiche e integrazioni: una precarietà normativa costante che rende



Porto&Interporto

Focus

il quadro poco intellegibile. Poi c'è il laccio burocratico. Qui la ZES potrebbe giocare un ruolo importante per sperimentare nuove soluzioni. Sperimentare soluzioni istituzionali innovative in un ambito più ristretto per poi adattare al contesto nazionale. In conclusione, le ZES andrebbero ridisegnate anche sotto l'aspetto geografico? Ogni specializzazione rappresenta una possibilità di reddito e di ricchezza. Le ZES vanno basate su questo elemento e non perché un determinato territorio debba essere accontentato. La mia idea è quella di avere ZES su tutto il territorio nazionale, modulate però diversamente con caratteristiche adeguate in relazione alle vocazioni produttive dei territori e in linea, caso per caso, con il rispetto dei vincoli europei in materia di aiuti di Stato. Con un disegno complessivo che guardi principalmente alle dotazioni infrastrutturali: i collegamenti con le global value chain devono seguire un approccio sistemico, cominciando dal valorizzare secondo una logica di insieme, le connessioni strategico funzionali tra le piattaforme logistiche del nord e del sud della penisola.

Blocco di Suez: senza trasporti marittimi l'Italia collassa

Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra. Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. E che il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno. Secondo Alessandro Santi, presidente della Federazione Nazionale Agenti Marittimi, Federagenti, la sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare, per l'approvvigionamento di materie prime, di energia, per poter esportare i suoi prodotti. In una parola: per essere competitiva. Secondo Santi è venuto il momento di cambiare rotta: gli agenti marittimi in primis, ma tutte le categorie che operano nella filiera dei trasporti marittimi devono mettersi in gioco con energia per rafforzare la centralità dell'economia dei trasporti marittimi, facendo in modo che quanto accaduto in questi giorni non venga velocemente dimenticato. Senza i trasporti marittimi l'economia italiana conclude il Presidente di Federagenti non esiste e un blocco prolungato di Suez, venendo all'attualità, ne annienterebbe la competitività e la capacità di stare sui mercati. Il nostro dovere è d'ora in avanti quello di farlo capire anche all'opinione pubblica, perché smuovano istituzioni, partiti, politica e burocrazia, che hanno trasformato 8000 chilometri di coste, negli argini di un acquitrino. In questa ottica secondo Federagenti è necessario e urgente far sviluppare una consapevolezza nuova anche rispetto all'importanza del Canale di Suez e alla necessità di tutelarne la piena operatività. A maggior ragione per l'Italia che da Suez dipende per l'approvvigionamento via mare di energia, di materie prime e per l'export di una quota superiore al 40% del totale. Costituiamo Comitati tecnici per qualsiasi cosa, il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente, anche con il coinvolgimento di altri Paesi mediterranei e nella prospettiva di una collaborazione sempre più fattiva con l'Egitto che attraverso la Suez Canal Authority controlla questa via d'acqua, che per l'Italia rappresenta un'infrastruttura economica prioritaria. Francesco S. Salieri



Assarmatori, battaglia sul limite del 50% imposto a bordo dei traghetti

Genova Per il turismo non esiste una ripresa che viaggi al 50%. E' il messaggio di Ancim, l'associazione che rappresenta i 35 Comuni delle 87 isole minori e Assarmatori, l'associazione che raggruppa il maggior numero di imprese di navigazione che operano nei collegamenti a corto raggio, hanno inviato ai Ministri della Sanità, del Turismo e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, nonché, in contemporanea, ai presidenti delle Regioni di cui fanno parte le comunità che vivono sulle isole. Oggetto dell'appello la norma che limita al 50%, rispetto alla capacità delle navi, il numero dei passeggeri che possono effettivamente essere imbarcati per ogni corsa. Nonostante tutte le isole minori oramai siano state dichiarate Covid-free (in quanto chi vi abita o vi lavora è già stato vaccinato) e nonostante gli standard di sicurezza adottati dagli armatori per le navi che garantiscono il trasporto passeggeri da e per le isole, abbiano abbondantemente dimostrato efficienza e affidabilità, le attuali misure di contenimento continuano infatti a imporre a traghetti, aliscafi e mezzi veloci un coefficiente di riempimento non superiore al 50%; una vera e propria eccezione visto che tale limitazione non è prevista per altre tipologie di trasporto, come quello aereo scrive Assarmatori in una nota. I Presidenti di Ancim, Francesco Del Deo e di Assarmatori, Stefano Messina, hanno quindi inviato una lettera a Ministri e Presidenti di Regione, auspicando un loro intervento affinché il trasporto marittimo locale e regionale sia subito messo nelle condizioni di intercettare l'auspicata ripresa della mobilità interregionale e turistica generata dall'evidente successo del piano nazionale di vaccinazione anti-Covid e nel contempo possa svolgere una funzione di volano economico per l'intero settore turistico rispetto alla prossima stagione estiva.



Shipping Italy

Focus

I traghetti e le isole chiedono di rimuovere il limite di capacità (al 50%) per i passeggeri trasportati

Per il turismo non esiste una ripresa che viaggi al 50%. Questo il messaggio che Ancim, l'associazione che rappresenta i 35 Comuni delle 87 isole minori e Assarmatori, l'associazione che raggruppa la quasi totalità delle imprese di navigazione che operano nei collegamenti a corto raggio, hanno inviato ai Ministri della Sanità, del Turismo e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili nonché, in contemporanea, ai Presidenti delle Regioni di cui fanno parte le comunità che vivono sulle isole. Oggetto dell'appello la norma che limita al 50%, rispetto alla capacità delle navi, il numero dei passeggeri che possono effettivamente essere imbarcati per ogni corsa. Nonostante tutte le isole minori oramai siano state dichiarate Covid-free (in quanto chi vi abita o vi lavora è già stato vaccinato) e nonostante gli standard di sicurezza adottati dagli armatori per le navi che garantiscono il trasporto passeggeri da e per le isole, abbiano abbondantemente dimostrato efficienza e affidabilità, le attuali misure di contenimento continuano infatti a imporre a traghetti, aliscafi e mezzi veloci un coefficiente di riempimento non superiore al 50%; una vera e propria eccezione visto che tale limitazione non è prevista per altre tipologie di trasporto, come quello aereo si legge in una nota. Dimezzare la capacità di trasporto dei passeggeri significa aggiungere procurare danni al mercato turistico locale, che rappresenta la principale fonte di reddito e di ricchezza per le imprese locali, i lavoratori e le stesse comunità insulari, e il danno è ancora più grave perché il turismo è per queste realtà un'attività esclusivamente estiva e la stagione turistica sta già iniziando. Ma far viaggiare le navi con il limite del 50% dei passeggeri ha effetti pesantissimi anche per le compagnie di navigazione che da inizio della Pandemia hanno continuato a garantire la continuità territoriale tra isole e terraferma, nonostante il calo dei ricavi e la perdurante mancanza di ristori, ivi compresi quelli che avrebbero dovuto essere già versati per legge. I Presidenti di Ancim, Francesco Del Deo e di Assarmatori, Stefano Messina, hanno quindi inviato una lettera a Ministri e Presidenti di Regione, auspicando un loro intervento affinché il trasporto marittimo locale e regionale sia subito messo nelle condizioni di intercettare l'auspicata ripresa della mobilità interregionale e turistica generata dall'evidente successo del piano nazionale di vaccinazione anti-Covid e nel contempo possa svolgere una funzione di volano economico per l'intero settore turistico rispetto alla prossima stagione estiva. In particolare Del Deo e Messina hanno ricordato, tra l'altro, che 1) le dotazioni di sicurezza anti-Covid presenti a bordo delle navi sono in grado di proteggere quote di passeggeri ben superiori al 50% fissato da una norma ormai palesemente superata; 2) il ricambio dell'aria è sempre garantito, anche in navigazione; 3) prima dell'imbarco viene controllata la temperatura di ogni singolo passeggero e a bordo permane l'obbligo di indossare le mascherine; 4) imbarco e sbarco dei passeggeri sono organizzati in modo da separare i flussi, evitando quindi assembramenti, mentre a bordo gli spazi comuni garantiscono il necessario distanziamento.

