



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 05 giugno 2021**



Prime Pagine

05/06/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 05/06/2021	6
05/06/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/06/2021	7
05/06/2021	Il Foglio Prima pagina del 05/06/2021	8
05/06/2021	Il Giornale Prima pagina del 05/06/2021	9
05/06/2021	Il Giorno Prima pagina del 05/06/2021	10
05/06/2021	Il Manifesto Prima pagina del 05/06/2021	11
05/06/2021	Il Mattino Prima pagina del 05/06/2021	12
05/06/2021	Il Messaggero Prima pagina del 05/06/2021	13
05/06/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/06/2021	14
05/06/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/06/2021	15
05/06/2021	Il Tempo Prima pagina del 05/06/2021	16
05/06/2021	Italia Oggi Prima pagina del 05/06/2021	17
05/06/2021	La Nazione Prima pagina del 05/06/2021	18
05/06/2021	La Repubblica Prima pagina del 05/06/2021	19
05/06/2021	La Stampa Prima pagina del 05/06/2021	20
05/06/2021	Milano Finanza Prima pagina del 05/06/2021	21

Trieste

04/06/2021	Shipping Italy Accordo trovato fra Trieste Marine Terminal e AdSP: ampliamento del Molo VII e nuove gru in arrivo	22
04/06/2021	Transportonline D'Agostino: "Il porto di Trieste nel 2050 con pale eoliche in mezzo al mare e idrogeno green"	23
05/06/2021	La Gazzetta Marittima A Trieste quadrimestre in crescita	24
05/06/2021	La Gazzetta Marittima Trieste-Cina anche più ferrovia?	25

Venezia

04/06/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	28
Le grandi navi cruise tornano in Laguna. E riparte anche la protesta. Di Blasio: "Nessuna preclusione, pronti al dialogo"			
04/06/2021	(Sito) Adnkronos		30
Di Blasio (Adsp Mas): "Lavorare in modo condiviso per una nuova stagione di sviluppo"			
04/06/2021	Affari Italiani		31
Di Blasio (Adsp Mas): "Lavorare in modo condiviso per una nuova stagione di sviluppo"			
04/06/2021	FerPress		32
AdSP Adriatico Settentrionale: insediato presidente di Blasio. Lavorare su dossier aperti per essere protagonisti di nuova stagione di sviluppo			
04/06/2021	Informazioni Marittime		33
Porto di Venezia, si insedia Fulvio Di Blasio			
04/06/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	34
Insediamento del presidente dell' Adsp Mas Fulvio Lino di Blasio			
04/06/2021	FerPress		35
L' AdSP Mare Adriatico Settentrionale al Salone Nautico di Venezia presenta "vePORTO"			
04/06/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	36
L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha scelto il Salone Nautico di Venezia per presentare in anteprima vePORTO			
04/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	37
AdSP MAS presenta vePORTO			
04/06/2021	Sea Reporter		38
L' AdSP MAS presenta vePORTO, la prima web app			
04/06/2021	Informazioni Marittime		39
A Venezia arriva Vortex, rimorchiatore Panfido			
04/06/2021	Informare		40
La flotta di Rimorchiatori Riuniti Panfido si arricchisce di un ulteriore mezzo navale			
04/06/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	41
Venezia, nuovo ingresso nella flotta della Rimorchiatori Riuniti Panfido			

Genova, Voltri

04/06/2021	BizJournal Liguria		42
Amico vara il nuovo Waterfront Marina: "Fidelizzerà i megayacht, benefici per tutta Genova"			
04/06/2021	Genova Today		44
Waterfront: la demolizione del padiglione D termina con una settimana di anticipo			
04/06/2021	Genova Today		45
Waterfront di Levante, vendute tutte le aree della Fiera: al via la demolizione del Padiglione C			
04/06/2021	Genova Today		47
Waterfront Marina, completato il nuovo spazio in porto dedicato ai			
03/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	48
Waterfront di Levante: si completamento canali			
04/06/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	49
Genova è più grande Si innalza limite accesso delle navi			
05/06/2021	La Gazzetta Marittima		50
Genova apre alle maxiship			
05/06/2021	La Gazzetta Marittima		51
Genova Trasporti Marittimi tra la Sardegna e la Corsica			

04/06/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	52
<hr/>			
04/06/2021	Shipping Italy		53
<hr/>			

La Spezia

04/06/2021	Citta della Spezia	<i>Redazione</i>	54
<hr/>			

Marina di Carrara

04/06/2021	Shipping Italy		55
<hr/>			

Livorno

04/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	56
<hr/>			
04/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	57
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

05/06/2021	La Gazzetta Marittima		59
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	60
<hr/>			
04/06/2021	Informazioni Marittime		62
<hr/>			
04/06/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	63
<hr/>			

Napoli

04/06/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		64
<hr/>			

Taranto

04/06/2021	Shipping Italy		65
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

04/06/2021	Ansa		66
Droga: sequestrata tonnellata cocaina in porto Gioia Tauro			
05/06/2021	La Gazzetta Marittima		67
Gioia Tauro, bilancio ok			

Augusta

04/06/2021	FerPress		68
Dal Fondo complementare al PNRR DL n.59/2021 ulteriori finanziamenti ottenuti per i Porti di Augusta e Catania			
04/06/2021	Informare		69
Dal Fondo complementare al PNRR ulteriori fondi per i porti di Augusta e Catania			
04/06/2021	Shipping Italy		70
Dal fondo complementare al Pnrr oltre 158 milioni per banchine e dighe di Catania e Augusta			
04/06/2021	Siracusa Live		71
Fondi PNRR, ottenuti ulteriori finanziamenti per i Porti di Augusta e Catania			

Focus

04/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Antonella Teodoro</i>	72
Diminuisce il numero di container pieni trasportati			
04/06/2021	BizJournal Liguria		73
Cna Fita, nuovo accordo sul trasporto di container			
05/06/2021	La Gazzetta Marittima		74
Crociere, urgente un sostegno al comparto			
05/06/2021	La Gazzetta Marittima		75
Traghetti, abolire limiti			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30/C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

Posteitaliane

Pianeta 2021
Il Corriere «verde» per l'ambiente

Cingolani: «Basta ideologie, pensiamo ai nostri bimbi»

inchieste, interviste e commenti da pagina 37 a pagina 41



Regole e dubbi

Il rischio dei furbetti: la tutela del paesaggio riguarda tutto il Paese

di **Gian Antonio Stella**
a pagina 42

Posteitaliane

La Brexit, il Covid

LO SLANCIO (ELE PAURE) DI LONDRA

di **Luigi Ippolito**

La Brexit si è concretizzata pienamente il 1° gennaio di quest'anno, all'apice della pandemia: ed è proprio sullo sfondo dell'emergenza Covid che si staglia ormai in maniera esemplare il doppio volto dell'uscita del Regno Unito dall'Unione europea. Opportunità o trappola? Slancio in avanti o arroccamento? È su questa biforcazione che si gioca il destino di Londra oltre l'Europa.

La campagna di vaccinazione rappresenta un successo storico per i britannici. Ed è inutile girarci attorno: è stata resa possibile grazie alla Brexit. È vero, l'anno scorso la Gran Bretagna era ancora legata ai regolamenti europei e in teoria ogni Paese avrebbe potuto agire in autonomia: ma non è un caso che nessuno lo abbia fatto, mentre Londra, già politicamente e mentalmente fuori dalla Ue, si è mossa da sola. E ha dimostrato come una nazione da sempre votata all'innovazione, libera da vincoli e cautele comunitarie, abbia potuto manovrare con agilità e rapidità, mettendo assieme risorse pubbliche e private per il bene comune.

I numeri parlano da soli. A oggi in Gran Bretagna oltre il 75 per cento della popolazione adulta ha ricevuto almeno la prima dose di vaccino e la metà è ormai completamente immunizzata: non solo l'Europa, ma pure gli Stati Uniti sono molto indietro rispetto a questi primati. Il risultato è che i decessi sono quasi azzerati e i reparti Covid, in tanti ospedali, sono praticamente vuoti.

continua a pagina 21

Si al decreto sul Recovery, via libera a 24 mila assunzioni. Virus, altre 4 regioni diventano bianche

I fondi per lavoro e famiglie

In 500 tra ingegneri e informatici per gestire il piano. Assegno unico per i figli

Via libera al decreto sul Recovery. Si sbloccano 24 mila contratti per gli statali. Maxi assunzioni grazie ai fondi che arriveranno dall'Unione europea. Ingegneri e informatici per gestire il piano. Famiglie, assegno unico per i figli. Virus, quattro regioni diventano bianche.

di pagina 2 a pagina 11

I BENEFICI PER LORO E PER LA SOCIETÀ

Giusto vaccinare i ragazzi

di **Andrea Biondi** e **Alberto Mantovani**

Sono migliaia i giovani che, in questi giorni, stanno accorrendo ai centri vaccinali anti-Covid di tutta Italia, dando un ottimo esempio di comportamento e responsabilità sociale.

continua a pagina 11



LANDINI, LEADER CGIL

«Licenziamenti, il blocco duri fino a ottobre»

di **Enrico Marro**
alle pagine 2 e 3

GUALTIERI, CANDIDATO PD

«Roma è ferita, ha le casse piene e non si spende»

di **Federico Fubini**
a pagina 17

L'INCHIESTA, LA VIOLENZA

I pm chiedono il processo per **Ciro Grillo** e i tre amici

di **Giusi Fasano**



La procura di Tempio Pausania ha chiesto il rinvio a giudizio per **Ciro Grillo** e i suoi tre amici nell'inchiesta sul presunto stupro di gruppo nei confronti di una 19enne. I fatti risalgono al luglio 2019 e sarebbero avvenuti nella villa di Grillo a Porto Cervo. Il 25 giugno l'udienza dal sup.

a pagina 29

La giovane sparita Il fidanzato: già due anni fa aveva rifiutato di sposarsi

«Saman era terrorizzata dal padre»

di **Alessandro Fulloni**

Già due anni fa Saman si era «opposta al matrimonio combinato dal padre» con un parente in Pakistan. Voleva «denunciare allora» ma forse era troppo giovane per riuscire a fronteggiare il genitore Shabbar, 46 anni. E un altro rifiuto di Saman era arrivato lo scorso dicembre, quando la famiglia voleva sposasse il cugino. A raccontare i particolari è stato il fidanzato della ragazza scomparsa, un connazionale che vive lontano da Reggio Emilia e che ora è stato messo sotto protezione. «Saman era terrorizzata — ha detto ai carabinieri —. E anche lo aveva paura, lei mi disse che suo padre di me non voleva proprio saperne».

a pagina 27



Saman Abbas, 18 anni, scomparsa dopo che aveva lasciato la casa protetta per tornare a vivere in famiglia

BERLUSCONI APRE ALLA FEDERAZIONE

Unione con la Lega In Forza Italia scoppia la rivolta

di **Marco Cremonesi** e **Paola Di Caro**

Berlusconi e Salvini guardano alla possibile federazione del «centrodestra di governo». E ieri il leader di Forza Italia ne ha parlato con i dirigenti del partito. Apprendo però a tensioni all'interno degli azzurri. Le ministre Carfagna e Gelmini hanno subito tirato il freno: «No all'annessione». E Fratelli d'Italia: operazione che non ci riguarda.

alle pagine 12 e 13

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

L'ambizioso tentativo di Salvini

Un predellino c'è già stato e si sa come andò a finire. Ora Salvini ci riprova, ma senza il carisma che aveva Berlusconi e scontando il rischio di veder dividere quel campo che il leader della Lega vorrebbe unire. Ed è lì che lo attende Meloni.

continua a pagina 12

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Vaccino alla spina

Il commissario all'emergenza Covid di Messina ha deciso di offrire una birra artigianale scontata ai ragazzi che si presentano al centro per le vaccinazioni. Nel tentativo di dare un respiro internazionale all'iniziativa, ha citato il precedente di Tel Aviv. Ohibò. In Israele, e anche negli Stati Uniti, si ha notizia di infermieri che andavano a vaccinare le persone nelle birrerie. Era il vaccino a entrare nel pub, non gli avventori a gironzolare negli hub. Il commissario deve avere confuso le consonanti, vizio ricorrente nella settimana di «Carlo Azelios».

Certo, l'immunità di gregge va bene una birra. Ma una cosa è andare a stanare i ragazzi nei luoghi che frequentano abitualmente, un'altra è creare per loro

uno spaccio di bevande alcoliche dentro una struttura medica, nella speranza che ci vadano e che diventino abbastanza brilli da mettersi in coda per il vaccino. Il senso è completamente ribaltato e induce a porsi domande antichissime. Perché, in un luogo pubblico votato a una missione di interesse generale, si smercia la birra di una certa marca e non di altre? E perché si è scelto proprio l'alcol come incentivo alla vaccinazione in un Paese dove l'etilismo giovanile è una piaga diffusa, anche se rimossa dalla politica in nome del dio commercio? Morale ad alto tasso calorico: forse sarebbe stato meglio sostituire la birra con i cannoli, tanto più che la ricetta di Messina ha riconosciute proprietà taumaturgiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VOGLIO UN MONDO PIÙ PULITO PER I MIEI FIGLI.

Posteitaliane

Messaggio pubblicitario con finalità promozionali.



10905
9 771120 498108
Pubblicazione Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano





Stellantis (ex Fiat) vuole portare la produzione di batterie per le auto elettriche a Torino, Cingolani nel Sud Italia. Il Recovery è fatto anche di questi tira e molla



Sabato 5 giugno 2021 - Anno 13 - n° 153
 Redazione: via di Sant'Erasmus 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 Conticchio"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

OGGI INCONTRO DECISIVO
M5S-Casaleggio,
 accordo vicino
 sui dati Rousseau



DE CAROLIS A PAG. 2-3

GIUSTIZIA, I DUE FRONTI
Csm, la Cartabia
 respinta. Letta:
 no ai referendum

SALVINI A PAG. 3

IN SICILIA IL FALSA-DATI
Fritoli, il No Vax
 promosso a capo
 delle emergenze

BARBACETTO E CIAIA
 A PAG. 5

L'INIZIATIVA DELLE ONG
 Una mega-causa
 contro lo Stato:
 "Rispetti il clima"

VERGINE A PAG. 15

NOSTALGIE DA COVID
Ascensore, treno,
 tosse, Wikipedia:
 cosa ci mancherà

Selvaggia Lucarelli

La fine della pandemia sembra ormai vicina e penso già con nostalgia a quante abitudini abbandonate presto.

Per esempio: i tamponi. Ci mancherà farci sodomizzare le narici da cotton fioc lunghi come righelli, mentre ci chiediamo se il naso sia abbastanza pulito. Ci mancherà chiederci "che mano avrà oggi il tizio?".

A PAG. 18

STORIE VERE PER CHI DICE BUGIE SUL REDDITO DI CITTADINANZA

"Fannulloni? Turni da venti ore e fame"



LETTERE AL FATTO
 CAMERIERI, CUOCHI
 &C. NON SI TROVANO
 NON PER I SUSSIDI,
 MA PERCHÉ SONO
 MAL PAGATI. ANCHE
 450 EURO AL MESE

ROTUNDO A PAG. 8-9

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** Letta dice cose di sinistra a pag. 13
- **Monaco Bettini, Lega** e clava a pag. 13
- **Valentini Rai, Draghi=Renzi** a pag. 13
- **Ocampo Biden** e i "paradisi" a pag. 16

ROMA Le giunte Alemanno e Marino E il solito Incalza Metro C, "varianti gonfiate" e impunte per prescrizione

Tabella di marcia in ritardo di 7 anni e 700 milioni di extra-costi: l'infrastruttura lasciata a metà potrebbe non trovare una responsabilità penale. A scamparla, le giunte precedenti la Raggi e gruppi come Astaldi e Vianini (Caltagirone)



BISBIGLIA A PAG. 6



La cattiveria

Commissione Ue all'Italia: "Il blocco dei licenziamenti discrimina i precari". E come se, per non discriminare i non vedenti, ci rendessero tutti ciechi

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

N.1 DEI VESCOVI TEDESCHI

Pedofilia nel clero: Marx (il cardinale) rompe con il Papa

GROSSI A PAG. 17



CHE C'È DI BELLO

L'erede di Pasolini, i brividi di King, il caos di Carofiglio

DA PAG. 20 A 23

Giustizia di classe

» Marco Travaglio

Dopo aver fatto inciuci con tutti e il loro contrario ed essersi ridotti a percentuali da prefisso, i Radicali sono atterrati in braccio a Salvini. Auguri a loro, ma soprattutto a lui. Il prestigioso sodalizio raccoglie firme per sei referendum che renderanno la giustizia - l'avreste mai detto? - "giusta". Siccome i quesiti sono scritti in un idioma che fa apparire il sanscrito una passeggiata di salute (solo il secondo conta ben 1074 parole), ci siamo armati di un decrittatore per codici cifrati e li abbiamo tradotti.

1. Responsabilità civile dei giudici. Oggi chi ritiene di aver subito un torto dalla giustizia può chiedere i danni allo Stato. Se vince il sì, potrà fare causa direttamente al magistrato. Così chiunque sarà condannato nel penale o si vedrà dar torto nel civile denuncerà i suoi giudici. Che saranno sepolti di denunce. O, per evitarle, non condanneranno più nessuno e, fra un potente e un poveraccio, daranno ragione al primo, a prescindere. Giustizia giusta?

2. Manette difilili. Si vuole abolire la custodia cautelare per i delitti puniti con pene sopra i 5 anni nonché per il delitto di finanziamento illecito dei partiti. Quindi, se non si può più arrestare neppure per finanziamento illecito e per i reati gravi, i delinquenti in guanti bianchi (e pure di strada) resteranno liberi di inquinare le prove, fuggire e commettere altri reati. Giustizia giusta?

3. Separazione delle carriere fra pm e giudici. Se il pm ha fatto per un po' il giudice, ha assorbito la cultura dell'imparzialità tra accusa e difesa (Falcone e Borsellino furono giudici istruttori e poi pm). Se invece fa solo il pm, assorbe la mentalità dell'accusa, tipica delle forze di polizia, non della magistratura. Quindi, una volta separati dai giudici, i pm saranno più "giustizialisti" di prima. Giustizia giusta?

4. Abolizione della Severino. L'altra sera dalla Gruber Salvini vaneggiava sulla barbarie di cacciare sindaci e amministratori locali condannati in primo grado. Forse non ha letto il quesito, che propone di abolire l'"incandidabilità e il divieto di ricoprire cariche elettive e di Governo conseguenti a sentenze definitive di condanna per delitti non colposi": cioè vuole riportare in Parlamento, al governo e negli enti locali persino i pregiudicati (in Cassazione, non in primo grado) per reati gravi. Giustizia giusta?

5. Elezioni al Csm. Chi si candida non dovrà più raccogliere firme. Il che, con la giustizia giusta, non centra una mazzetta.

6. Consigli giudiziari. Nelle filiali locali del Csm che giudicano la bravura dei magistrati, avrebbero diritto di voto pure gli avvocati. Cioè, per dire, a Palermo a valutare la professionalità di Nino Di Matteo potrà esserci l'avvocato di Matteo Messina Denaro. "Giustizia giusta", come no.



IL FOGGIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: P.le della Repubblica 21 - 00211 Milano, Tel. 02 86990001 - Fax 02 86990002 - Sped. in Abb. Postale - 05/05/2000 Conv. L. 6/9/99 n. 41 - L. 02/02/2001 n. 11



ANNO XXVI NUMERO 192 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 5 E DOMENICA 6 GIUGNO 2021 - € 2,50

Gogna e politica. Di Maio ha chiesto scusa e i giornali lo lodano. Bene. Resta un problema: quando chiederanno scusa anche i giornalisti?

La volta garantita di Luigi Di Maio, consegnata giorni fa a questo giornale, è stata accolta con un tono quasi liberatorio da molti quotidiani e da molti osservatori. Il commento è stato pressoché unanime. Che bravo Di Maio. Che passo importante. Che svolta coraggiosa. Che gesto apprezzabile. Sulla stampa di domenica 30 maggio, il direttore Massimo Giannini ha elogiato il passo in avanti fatto da Di Maio per aver "denunciato il M5s per l'uso della gogna come strumento di campagna elettorale". "Qui - scrive Giannini - non c'è la banale ammissione di un errore politico: è piuttosto la negazione di un principio costitutivo del Cines delle Stelle". Il giorno prima, su Repubblica, Stefano Folli ha scritto che "quella di Di Maio è, se si vuole, una prova di maturità". Lo stesso giorno, su Repubblica, Concita De Gregorio ha scritto che quello di Di Maio è "un documento di capitale importanza". E il giorno dopo, sul

Messaggero, Carlo Nordio ha elogiato Di Maio per aver "trascinato un salmo penitenziale per il suo regresso giacobinismo". Giornali e osservatori hanno dunque apprezzato, chi più chi meno, il "passaggio d'epoca" contenuto nella lettera del ministro degli Esteri. E d'un tratto il sistema mediatico italiano è apparso essere, come per incanto, un raffinato e lubrificato da splendide anime garantiste, desiderose di poter accogliere finalmente tra loro un nuovo iscritto al partito dell'anti giustizialismo. Ma è davvero così? Angelo Panebianco, editorialista del Corriere, ha scritto con molta suggestione, sempre riguardo all'lettera di Luigi Di Maio, che rispetto al tema del giustizialismo "il M5s non è una causa, ma è un effetto". "E - ha scritto Panebianco - perché in ampi settori dell'opinione pubblica era radicata quella visione forcaiola che 15 stelle hanno avuto successo, sono diventati addirittura

il primo partito alle ultime elezioni; ignora la storia e scambierebbe le luciole per lanterne, le cause per gli effetti". Panebianco ha certamente ragione, così come hanno ragione nelle loro analisi anche Giannini, Nordio, Folli e De Gregorio, ma quello che forse manca nel perfetto intervento dell'editorialista è l'elemento umano in quanto di altri osservatori, è provare a capire l'effetto di cosa è stato il grillismo. Il giustizialismo oceanico, "idicivole" per dirla alla Di Maio, del M5s al contrario di quello che si potrebbe credere non è stato e non è come un meteorite caduto per caso sulla terra (ehi tu, che ci fai qui?) ma è una cosa di più simile a un fune cresciuto su un terreno già concimato per benino a colpi di letame. Si può dire che buona parte del letame sia stato spalinato sul terreno di gioco dai partiti che hanno alimentato il circo mediatico-giudiziario utilizzando il lavoro della magistratura in

modo improprio, trasformandolo in un surrogato delle proprie battaglie politiche. Certo, in parte è vero. E in parte è così. Ma se si vuole affrontare davvero il tema sollevato da Panebianco, non confondere cioè le cause con gli effetti, bisognerà pur avere il coraggio di dire che a chiedere scusa oggi per tutto ciò che è stato fatto un giustizialismo in Italia non dovrebbero essere solo i colleghi di Di Maio ma dovrebbero essere molti colleghi giornalisti che negli ultimi anni hanno contribuito a spianare la strada al giustizialismo veicolato dai manettati di turno. Lo hanno fatto trasformando le accuse in condanne. Lo hanno fatto trasformando le sentenze. Lo hanno fatto trasformando ogni indagato in un colpevole fino a prova contraria. Lo hanno fatto trasformando i magistrati in custodi più del codice penale che del codice penale. (segue a pagina due)

Un missile sul pontificato di Francesco

Si dimette il cardinale Marx: "La Chiesa è a un punto morto". Duro l'accuse per gli insabbiamenti relativi agli abusi sessuali. Con l'addio di un fedelissimo del Papa, la crisi diventa pesante

Roma. "Santo Padre, indubbiamente la Chiesa in Germania sta attraversando dei momenti di crisi. Certamente vi sono molti motivi -

DI MATTEO MATTEZZI

anche oltre la Germania in tutto il mondo - che qui non rileggo dover elencare dettagliatamente. Tuttavia, la crisi viene causata anche dal nostro personale fallimento, per colpa nostra. Questo mi appare sempre più nitidamente rivolgendolo lo sguardo sulla Chiesa cattolica in genere e ciò non soltanto oggi, ma anche in riferimento a un punto morto". Inizia così la lettera con cui il sessantasettenne cardinale Reinhard Marx chiede al Papa di accettare le sue dimissioni dalla guida dell'arcidiocesi di Monaco e Friburgo. Non può più andare avanti così, spiega il potentissimo ex capo della Chiesa tedesca, e la causa è la poca voglia mostrata in tanti settori ecclesiali di combattere la piaga degli abusi sessuali. "Per me - scrive Marx - si tratta di assumersi la responsabilità relativa alla catastrofe dell'abuso sessuale perpetrato dai rappresentanti della Chiesa negli ultimi decenni. Le indagini e le perizie degli

ultimi dieci anni mi dimostrano costantemente che ci sono stati sia dei fallimenti a livello personale che errori amministrativi, ma anche un fallimento istituzionale e sistemático. Le polemiche e discussioni più recenti hanno dimostrato che alcuni rappresentanti della Chiesa non vogliono accettare questa responsabilità e pertanto anche la colpa dell'istituzione. Di conseguenza rifiuto qualsiasi tipo di riforma e innovazione per quanto riguarda la crisi legata all'abuso sessuale".

Fin qui le motivazioni addotte per giustificare le dimissioni, mediaticamente succulente visto che trattasi di abusi, sesso e potere. Argomenti che si portano di più rispetto a dotte disquisizioni sull'eucaristia, naturalmente. Sarebbe però errato ritenere che l'addio del cardinale sia dovuto solo a questo. La porta sbattuta da Marx fa rumore, è un colpo tremendo al pontificato di Francesco, come l'annuncio di dimissioni di un bavarese dimissionario da anni si fosse spinto su posizioni assai più innovatrici rispetto alle aperture papali. Durante il suo lungo pontificato, Marx invocò svolte radicali in fatto di dottrina e morale, aggiungendo che di certo non sarebbe stato "Roma a dirvi cosa dobbiamo fare in Germania". (segue a pagina due)

Le candele di HK

Pechino vuole cancellare la memoria di Piazza Tiananmen. Ma c'è ancora chi resiste

Roma. Dimenticare. E' quello che per trentadue anni Hong Kong non ha mai fatto. E' uno dei motivi per cui la leadership cinese di Xi Jinping ha deciso di usare le maniere forti, con l'introduzione, l'anno scorso, di una legge liberticida e spregiudicata che ha cambiato per sempre l'ex colonia inglese. Ieri era l'anniversario di Piazza Tiananmen, e per la prima volta in trentadue anni i cittadini di Hong Kong non hanno potuto celebrare la tradizionale veglia con le candele. La candela è il simbolo del ricordo di una manifestazione che Pechino vorrebbe che tutti dimenticassero: il nascere di un'opposizione, l'apparire di alcune richieste di libertà e democrazia che non sono più arrivate fin davanti al centro del potere della Repubblica popolare. E' per questo che è così prioritario cancellare certe manifestazioni: perché nessuno ne parli. L'Hong Kong free press, uno dei pochissimi giornali ormai cancellati, ha pubblicato ieri la fotografia di uno stadio vuoto, con le luci accese, e almeno duecento poliziotti a circondarlo per assicurarsi che nessuno entrasse. E' lo stadio dove alle otto di sera, ogni 4 giugno, migliaia di persone erano andate di mano ricordavano le proteste popolari represses nel sangue da Pechino nel 1989. (Piemonte segue a pagina quattro)

I polsi di Roman

Il video di Protasevich è la prova che non capiremo mai quanto può essere spietato Lukashenka

Roma. Sono trascorse quasi due settimane da quando l'attivista bieloruso, Roman Protasevich, è stato fatto scendere dall'aereo diretto dal regime di Aljaksandr Lukashenka. E' stato portato nel centro di detenzione speciale di Minsk, che è controllato dai servizi segreti e viene chiamato Amierkanka. E da allora il regime lo filma mentre rilascia delle dichiarazioni di colpevolezza, estorte, che vengono trasmesse anche dai megashermi in giro per la capitale. L'ultima dichiarazione, chiamata "la confessione", è stata mandata in televisione giovedì, sotto forma di una vera intervista televisiva. Con microfoni, luci, davanti a uno dei più consecrati conduttori della televisione di stato. Durante l'intervista Roman Protasevich confessava di aver organizzato "disordini di massa", dice che non gli interessa cosa penseranno gli altri di questa confessione, che lui ha capito di aver sbagliato, e ha capito che Lukashenka ha ragione, fa bene a fare quello che fa. "Si è comportato come un uomo con le palle d'acciaio". Lui, Roman, lo esprimeva con le risposte. Dice, con parole non sue. Rinnezza i suoi ex compagni di lotta, rinnega i manifestanti e i prigionieri politici come lui, tutti agglottati che vogliono il collasso della Bielorussia appoggiati, sostenuti, spinti, pagati dall'occidente. Roman nell'intervista è distrutto. (Piemonte segue a pagina quattro)

Ora Cdp vuole uscire dai suoi gioielli

Da statalizzare quel che si può usare quando si può. La nuova Cdp fa i conti con la discontinuità del metodo Draghi. Obiettivi: diluire la presenza nei colossi Tim e Webuild. Scopo: più mercato, meno politica

Nominare, certo, ma per fare cosa? La nomina fresca fresca di Dario Scannapieco alla guida di Cassa di Roma è stata accolta con molti osservatori di affinare il giudizio su un aspetto interessante del metodo Draghi, che è quello che riguarda il criterio scelto dal presidente del Consiglio per individuare i nomi a cui affidare la regia dei principali partecipati di stato. Il metodo Draghi, non solo in questo campo, prevede grosso modo due step. Step numero uno: individuare una figura competente di stretta fiducia del premier (Scannapieco, oltre che essere stato numero due della Bei, è amico di Draghi da una vita). Step numero due: verificare che la figura selezionata possa mettere a punto di stato un po' più di servizio del mercato e un po' meno al servizio della politica (criterio che Draghi seguirà anche sulla Rai, ragione per cui il premier si è affrettato a dare società di head hunter per selezionare il prossimo amministratore delegato). Una volta individuato il metodo è naturale chiedersi come questo possa tradursi concretamente in un cambio di rotta dei gioielli di stato. Avventurarsi in previsioni è difficile ma chi ha avuto accesso ai dossier di Cdp sostiene che la discontinuità tra la Cdp di ieri e quella di oggi sia da individuare in un approccio differente relativo al rapporto con le partecipazioni strategiche. L'approccio passato spingeva Cdp a considerarsi come un azionista a tempo non solo per la discontinuità del metodo Draghi in fondo è tutto qui.

me un azionista presente a tempo determinato. Obiettivo: mettere i propri investimenti al servizio non di un'ideologia politica (statalizzare quel che si può) ma di una visione di mercato (uscire quando si può). Secondo le intenzioni di Palazzo Chigi, le prime due occasioni in cui verrà messo in mostra il nuovo approccio di Cdp riguarderanno il destino di due colossi di cui Cassa è azionista. Il primo è Webuild - gruppo che opera nel settore delle costruzioni e dell'ingegneria, protagonista insieme con Financieri della ricostruzione del Morandi, di cui Cdp è azionista al 18 per cento (il 44,99 per cento lo ha Salini Costruttori S.p.A.) - e l'intenzione del nuovo corso di Cdp è quella di diluire al più presto la sua partecipazione, fino a uscire dal titolo. Il secondo colosso è invece Tim - gruppo in cui Cdp ha il 9,8 per cento - e su questo fronte la partita sarà doppia. In un primo momento, una volta definite le coordinate della rete unica, che verrà costruita con una serie di bandi di gara che permetteranno una divisione in zone del paese tra operatori, con strategia sull'ultimo taglio, Cdp, forse persino oltre la fine dell'anno, diluirà la sua partecipazione con l'intenzione successivamente di mettere il restante pacchetto sul mercato. L'idea non cambia? Tutto. Dice Gatta: "Il punto affinché i gioielli partecipati da Cdp possano andare avanti anche senza l'aiuto di Cassa. Da statalizzare quel che si può a uscire quando si può". (segue a pagina due)

Contro lo stato molesta-Rai

Oltre gli sproloqui su Bbc e canone. Per valorizzare davvero il servizio pubblico occorre cambiare editore e creare un authority indipendente regolata dal Parlamento e sorvegliata dall'esecutivo

DI GIULIANO FERRARBA

La agenzia è sempre un brutto spettacolo, sposata con l'ipocrisia e dilatazione, pretesche, e ricomincia con i paragoni tradizionali, e torna la vana chiacchiera sul canone, sulla Bbc, sulla sostenibilità del debito, sul carattere pletorico dell'organico, su un regime di indipendenza e insieme di servizio pubblico che con l'assetto editoriale attuale andrebbe garantito da organizzazioni politiche da decenni impegnate nello sforzo di garantirgli uno spazio vitale nella grande fabbrica culturale eccetera eccetera. (segue a pagina quattro)

statale, gestito privatisticamente, e per di più in esaurimento, fosse un luogo di sofferenza del servizio pubblico alla sudditanza partitica. Fui respinto con perditte.

La agenzia è sempre un brutto spettacolo, sposata con l'ipocrisia e dilatazione, pretesche, e ricomincia con i paragoni tradizionali, e torna la vana chiacchiera sul canone, sulla Bbc, sulla sostenibilità del debito, sul carattere pletorico dell'organico, su un regime di indipendenza e insieme di servizio pubblico che con l'assetto editoriale attuale andrebbe garantito da organizzazioni politiche da decenni impegnate nello sforzo di garantirgli uno spazio vitale nella grande fabbrica culturale eccetera eccetera. (segue a pagina quattro)

Cairo e l'altra battaglia di Solferino

Che cosa potrebbe accadere se la Consob chiedesse a Rcs uno sforzo contabile in vista della causa con Blackstone? Cordate in movimento, avvocati in subbuglio, il ruolo di garante di Intesa. La partita di Cairo

Roma. Tra via Solferino sede del Corriere della Sera e via Broletto dove la Consob, la Commissione per le

torto a Urbano Cairo, l'editore proprietario della Rcs con il 53 per cento dei diritti di voto, che aveva avanzato richieste risarcitorie al fondo americano Blackstone per la vendita del complesso immobiliare che ospita il Corriere della Sera, l'elegante palazzo realizzato nel 1904 da Luca Beltrami, archistar della Belle Epoque. Secondo Cairo la cessione per 120 milioni di euro, decisa dagli azionisti guidati da Mediobanca, era chiaramente una svendita visto che lo stesso Blackstone intendeva girare l'intero stabile ad Allianz per 290 milioni. L'editore si ritiene danneggiato, ma la pensa allo stesso modo Blackstone perché nel frattempo è sfumato l'affare con la compagnia assicurativa tedesca. (segue a pagina quattro)

La rivincita di Renato

Via al piano della Pa: una svolta che va oltre il Pnrr. Il nuovo "metodo Brunetta" funziona

Roma. Dicono che in fondo Mario Draghi proprio per questo, oltreché per una stima personale, l'abbia scelto: perché conosceva bene la macchina e le insidie incombenti sul capo di chi osasse cambiarsi. "Renato, ho brucato di gente affidabile". E' brucato subito sull'attenti, a riprendere quello stesso lavoro che aveva lasciato in sospeso quasi dieci anni prima. E così ieri, quando ormai le divergenze politiche che gravitavano intorno al "suo" decreto s'andavano risolvendo in vista del Cdm, il ministro azzurro, che non ha rinunciato neppure al suo intervento al Festival dell'economia di Trento, s'è lasciato andare a un sospiro: "Ce l'abbiamo fatta". (Piemonte segue a pagina tre)

Il prof. Giustizia

Si chiama Gian Luigi Gatta ed è una delle teste della riforma Cartabia. Ecco il dopo Bonafede

Roma. Ecco un "signor riformi". Fa di nome Gian Luigi Gatta. E' ordinario di Diritto penale alla Statale di Milano. Al ministero della Giustizia è stato chiamato come vicepresidente della Commissione che "elabora proposte di riforma di processo e sistema sanzionatorio, nonché in materia di prevenzione del reato". Significa che è una delle teste della nuova giustizia della ministra Marta Cartabia (è suo consigliere giuridico) e che la riforma è fatta con la testa e l'accademismo. Cosa cambia? Tutto. Dice Gatta: "Il punto deve chiedere il rinvio a giudizio solo se elementi fatti da determinare la condanna". (Carino segue a pagina tre)

Referendum si o no?

"I quesiti dei Radicali sono utili. Se ne discute". Parlano Salvati, Finochiaro e Segni

Roma. Al Pd conviene davvero far finta di nulla, di fronte al referendum sulla giustizia promossi dai Radicali? Goffredo Bettini ha gettato il sasso nello stagno, chiedendo al campo progressista di riappropriarsi di quelle battaglie. La reazione, al più, è stata tiepida. La tesi è la seguente: perché entrare in competizione con la più completa riforma del ministro Cartabia? Meglio, nel caso, trasferire l'operazione sartoriale nelle mani del Parlamento. Così sostiene Enrico Letta. F. però nell'alveo democratico, non c'è completa omologazione di pensiero. (Roberto segue a pagina tre)

"Pronto, sono Conte"

Lex premier telefona a Casaleggio: intesa vicina. Il M5s è sempre più allo sbando

Roma. Finora si erano parlati a distanza solo sui social e sui giornali. E per insultarsi. "Non può bloccare il governo", dice Casaleggio al premier. "Lui leader? Non so che idee abbia, finora ha fatto il mediatore", gli risponde il rampollo. Poi tre giorni fa è chiamata: Giuseppe Conte e Beppe Casaleggio si sono sentiti al telefono. L'ultima mediazione. Il tentativo in extremis di chiudere questa faccenda dei dati degli iscritti del M5s (contenuti dentro Rousseau) con una stretta di mano. E un contratto per saldare il problema. Altrimenti? Si va per tribunali. (Casaleggio segue a pagina tre)

In Sassonia-Anhalt

L'AD non perde forza. La Cdu alla prova del dopo Merkel: inseguire o rafforzare il cordone sanitario?

Milano. Domenica si vota in Sassonia-Anhalt, Land dell'est tedesco, l'ultimo test prima delle elezioni di settembre, le prime del dopo Merkel. Per questo i riflettori sono accesi su Armin Laschet, candidato cancelliere dei conservatori della Cdu/Csu, che ha fatto un ottimo addosso rischia di rimanere accettato: non sta facendo una campagna elettorale brillante, ma gli sono anche piombati addosso tutti i mali tedeschi, e avere le spalle larghe di Angela Merkel non è da tutti (forse non è da nessuno). Il voto in Sassonia-Anhalt è l'ennesimo test della tenuta della candidatura di Laschet, anche se, come altrove, qui si consuma un male tedesco che va oltre lo stesso candidato e che riguarda tutto il mondo conservatore. L'est della Germania è risultato fertile negli ultimi anni alla proposta dell'Alternative für Deutschland (AfD), che attira non soltanto l'elettorato di estrema destra, ma anche l'est della sinistra. In questo sistema, anti sistema, che è trasversale, permeabile e corposo. Cinque anni fa, l'AD aveva ottenuto un gran risultato e la coalizione tra Cdu, Spd e Verdi (la cosiddetta "grande coalizione rosso-verde") era stata la risposta. Ma il contenimento non è andato benissimo, a causa di una coabitazione difficile. Il leader locale dell'AD, Oliver Kirchner, sballa di vertigo che la bandiera giusta per definire questo governo è quella dell'Afghanistan (stessi colori, in più la guerra). (Piemonte segue a pagina quattro)

La scelta di Mette

La linea dura della Danimarca ricorda alla sinistra il trade-off tra immigrazione e welfare state

Roma. Nel suo primo discorso al Senato presidente del Consiglio, a febbraio, Mario Draghi aveva indicato la Danimarca come modello da seguire per fare una riforma. Una riforma della riforma danese del 2008. Ma nel 2021 la Danimarca è da osservare per ciò che sta accadendo nelle politiche sull'immigrazione: il Parlamento ha approvato una proposta di legge di governo guidata dalla premier socialdemocratica Mette Frederiksen molto restrittiva: la nuova legge, passata a larghissima maggioranza anche con i voti dell'opposizione di centrodestra, prevede che le domande di asilo vengono esaminate in centri che si trovano in non meglio identificati paesi terzi, probabilmente africani (si è parlato di Etiopia). Una legge, inascoltata e richiamata assai una volta accettata la domanda in modo che non mettano piede sul territorio danese. La legge "zero rifugiati" ha suscitato le proteste dell'Ue e dell'Alto commissariato dell'Onu per i rifugiati, perché mina alle basi il sistema di protezione internazionale. Può apparire sorprendente che sia stato un governo di sinistra, in un paese storicamente aperto e con un welfare generoso, ad attuare una politica così dura sull'immigrazione, ma non è così. Anche in Svezia il governo socialdemocratico sta adottando un approccio più restrittivo, così come la Nuova Zelanda guidata dalla stella del progressismo mondiale Jacinda Ardern che è in coalizione con il partito anti immigrazione New Zealand First. Non si tratta quindi di un fenomeno isolato nella sinistra mondiale e non è forse un caso che avvenga nel paese con il welfare state più generoso e la società più elevata d'Europa. (Cesario segue a pagina quattro)

Questo numero è stato rilevato in redazione alle 23:30

TECNICA
INDUSTRIALE
.COM
MOTORIDUTTORI

il Giornale

TECNICA
INDUSTRIALE
.COM
MOTORIDUTTORI



SABATO 5 GIUGNO 2021

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Anno XLVIII - Numero 132 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
058 7324071 | Email: inf.ott@ilgiornale.it

LA SVOLTA

Rivoluzione Centrodestra

Berlusconi apre alla federazione con Salvini: «Nessuna annessione. Noi mai appiattiti sulla Lega, Forza Italia sarà il partito guida»

RIFORMA DELLA GIUSTIZIA, PRIMI SCONTRI SUL CSM

■ Silvio Berlusconi apre all'ipotesi di una federazione del centrodestra che prelude a un partito unico, lanciata ieri da Salvini sul *Giornale*. Si comincerà con Lega e Forza Italia, i due partiti che sostengono il governo Draghi. Meloni e Fratelli d'Italia, all'opposizione, sono scettici. Anche fra gli azzurri serpeggia qualche dubbio, ma è il Cavaliere a rassicurare tutti: «Non saremo mai appiattiti sulla Lega». E Salvini conferma: «Nessuna annessione, ma collaborazione».

servizi alle pagine 2-3 e 4

NON È IL MOMENTO DI RESTARE FERMI

di Marco Zucchetti

Se da un lato è ancora presto per dire che il deserto sociale ed economico del Covid è stato finalmente attraversato, dall'altro il centrodestra sembra avere capito per primo che occorre attrezzarsi per coltivare le terre fertili che grazie alla ripresa si apriranno davanti all'Italia. E per farlo serve una visione meno parziale, un'azione più concordata rispetto all'approccio frastagliato e talvolta conflittuale avuto finora.

L'accelerazione verso una federazione tra Forza Italia e la Lega, alla quale ieri Silvio Berlusconi ha ammesso di «guardare con attenzione», non può che squassare le fondamenta del centrodestra come ai tempi del predellino e della nascita del Pdl. Sono ore di dubbi e malumori: la parte liberale è scettica, i falchi del Carroccio temono la «moderazione», i quadri meridionali azzurri scalpitano, Fratelli d'Italia sospetta manovre ostili. Saranno le prossime settimane, e soprattutto i dettagli della complessa operazione, ancora da definire, a dire se la scossa è destinata a diventare una spinta propulsiva per la coalizione o l'innescio di un big bang.

Nel frattempo, però, questa è l'unica vera novità politica dai tempi della fondazione del Movimento 5 stelle e qualche osservazione si può fare. La prima critica che viene mossa è ovvia: due fragilità non sempre fanno una forza. La Lega attraversa un periodo di debolezza, con il partito di Giorgia Meloni in crescita e ormai a un'incollatura nei sondaggi, però rimane il primo partito. Forza Italia non è certamente al suo apogeo, ma dà segni di ripresa e politicamente svolge un ruolo cardine negli equilibri complessi del governo Draghi. Fragili, ma non troppo. In quest'ottica, una fusione - profonda e di valori, non raccogliatrice - darebbe vita a un soggetto il cui peso in questa strana maggioranza sarebbe decisivo. A gestire la ripartenza ci sarebbero così il Pd nella sua fase isterica tutta del Zan e tasse, i 5 stelle nella loro fase implosiva e fratricida e questa nuova formazione, più coesa e nata proprio per sostenere Draghi nella sua opera di rilancio. Non si tratta di ambire a guidare il governo, SuperMario ha già dimostrato di non farsi condizionare dai partiti. Ma (...)

segue a pagina 4

LE RICHIESTE DEL PM

«Processate per stupro Ciro Grillo e i suoi amici»

Malpica a pagina 12



ALLA SBARRA. **Ciro Grillo** è il figlio del comico Beppe, fondatore del Movimento Cinque Stelle. È accusato di stupro

L'OMBRA DELLO SCISMA TEDESCO

Marx contro il Papa: un cardinale spacca la Chiesa

Marchese Ragona e Sartini alle pagine 14-15

all'interno

L'Ospedale in Fiera vuoto è la rivincita della Lombardia

Giannino Della Frattina a pagina 10



Il libro (comico) di Toninelli, l'ultimo hezbollah a 5 Stelle

Felice Manti a pagina 12

Niente spiega l'Europa come le storie del pallone

Enrico Ruggeri a pagina 31



ZUPPA DI PORRO

Lo Stato assume a tempo, il privato non può

di Nicola Porro

Il governo ha intenzione di assumere, a tempo determinato, circa venticinquemila (avete letto bene) dipendenti. Giovani preparati, si spera, per aiutare la (...)

segue a pagina 7

FRA CONTI E MIGRANTI

Draghi scopre che Berlino teme un'Italia forte

di Vittorio Macioce

Mario Draghi ha sentito uno spiffero di vento soffiare dall'Europa, precisamente da Berlino. È il fantasma di Alexander Hamilton. A evocarlo è (...)

segue a pagina 8

UNO SCRANNO AI BIG

Prestigiatori giallorossi: et voilà il seggio

di Gabriele Barberis

Fa così chic presentarsi in politica come esponenti di spicco della società civile, senza però rivelare agli elettori che nell'arnocinetto di servizio è già (...)

segue a pagina 9

ESCLUSO FINO AL 2023

Nessuno protesta se Facebook censura Trump

di Gaia Cesare

Mark Zuckerberg mette il bavaglio a Donald Trump fino al 7 gennaio 2023. Nessuno si indigna se si censura la metà del Paese non allineato ai progressisti.

a pagina 17

IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOSTITUIRE IL SITO ONLINE IN COORDINAMENTO CON IL C.T. REGIONALE

IL GIORNO

SABATO 5 giugno 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Chiavenna, il padre di un'assassina: «Grande persona»

Suor Maria Laura Mainetti
uccisa 21 anni fa da tre ragazze
domani diventerà beata

Moroni in Lombardia



Bergamo, strage infinita

Ancora un morto sul lavoro

Donadoni a pagina 20

ristora
INSTANT DRINKS

L'Italia riparte. E sogna il nuovo Boom

L'Istat prevede per il 2021 un balzo del Pil del 4,7%, come ai tempi del miracolo economico. A trainare edilizia e manifattura Giù i contagi, da metà giugno penisola tutta bianca. All'ospedale di Codogno, simbolo della pandemia, chiude il reparto Covid

Farruggia e Troise
alle pagine 3, 4 e 5

La partita della politica italiana

Letta a sinistra
Salvini al centro
Il nuovo schema

Bruno Vespa

La scacchiera della politica italiana assomiglia a quella di Alice nel Paese delle meraviglie in cui tutti i personaggi di Lewis Carroll si muovono in un mondo imprevedibile e fatato. Se il lettore proverà a mettersi nei panni di Alice, gli verrà spontaneo assegnare il ruolo di Regina di cuori a Giorgia Meloni: perché è l'unica donna e soprattutto perché tutti gli altri personaggi stanno coalizzandosi perché lei non entri nel Castello di Palazzo Chigi. Sono le leggi della politica e non c'è niente da fare. Parlare di Palazzo Chigi (e quindi anche di Quirinale) con tanto anticipo è un gioco inutile. Ma le grandi battaglie richiedono un'analisi attenta del campo per poi stabilire il momento giusto per l'attacco.

Continua a pagina 2

LA DICIOTTENNE PACHISTANA SCOMPARSA E IL LOOK ALL'OCCIDENTALE NELLE FOTO LA TRASFORMAZIONE CHE LA FAMIGLIA NON ACCETTAVA



Al centro, Saman Abbas con il velo. Nelle altre foto, i look degli ultimi mesi

LA COLPA DI SAMAN

Petrone e Ponchia alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

L'omicidio a Crescenazago

Coltellate per il calcetto
In trappola la gang di ultrà

Palma nelle Cronache

Travolto a Paderno

Due giorni di agonia
Il piccolo Lyam non ce l'ha fatta

Palazzolo nelle Cronache

Lodi

Bimba di 16 mesi precipita dalla finestra

D'Elia nelle Cronache



Le anticipazioni del rapporto segreto

La Cia non crede agli Ufo
«Erano russi o cinesi»

Pioli a pagina 17



Il luogo dello spot più celebre dei monumenti

Amarcord Mulino Bianco
Il casale felice va all'asta

Di Blasio a pagina 27

Comune di Forlì LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

Dante
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
30 aprile
11 luglio 2021

www.mostradante.it





Oggi su Alias

NOAM CHOMSKY Intervista al filosofo tra economia, società, e ambiente: «la pandemia è la meno grave delle crisi che stiamo attraversando»



Domani su Alias D

FLANNERY O'CONNOR I primi racconti in una nuova traduzione che rende esplicito il suo realismo sudista: «Un brav'uomo è difficile da trovare»



Visioni

TEATRO «Guerra e pace», la lezione di Tolstoj fra passato e presente nell'adattamento di Andrea Baracco
Gianfranco Capitta pagina 12

quotidiano comunista oggi con ALIAS

il manifesto

SABATO 5 GIUGNO 2021 - ANNO LI - N° 132 www.ilmanifesto.it euro 2,50

DECRETO PER LE ASSUNZIONI PER I PROGETTI DEL PNRR

Brunetta recluta migliaia di precari

Il consiglio dei ministri in serata vara il decreto Reclutamento. Si tratta delle assunzioni e delle norme legate ai ruoli necessari per implementare i progetti legati al Pnrr. Un numero preciso non esiste. Tocca accontentarsi dei «24 mila tecnici e 405 informatici per la transizione digita-

le» di cui «22 mila funzionari ed esperti per gli uffici del processo e della giustizia amministrativa» che snocciola Brunetta assieme alle «decine di migliaia che saranno necessarie per i progetti del Pnrr, assunti anche da Regioni, Comuni e Province». Tutti avranno un contratto

lungo la durata del Pnrr: «5 o 6 anni». Brunetta spiega: «Mi dicono: "Crei precari". Al contrario: crei contratti e poi una riserva. Auspicabilmente nel 2026 l'Italia sarà in cambiata e con una selezione ci sarà sangue nuovo per la Pa». Basta crederci.

FRANCIA A PAGINA 2

GIUSTIZIA

Cartabia: Csm riforma più urgente

La ministra ha incontrato la maggioranza, la commissione da lei incaricata ha presentato le proposte per riformare il Consiglio superiore e l'ordinamento

giudiziario. Rispetto a Bonafede ci sono spiragli per il rientro in magistratura di chi si candida; netta separazione delle funzioni pm-giudici. **FABOZZI A PAGINA 3**

all'interno



Strage delle riaperture In un giorno altri cinque morti sul lavoro

Schiacciati, falciati, soffocati, caduti. In Italia la riapertura delle attività dopo la pandemia è una strage di lavoratori, morti in omicidi bianchi e incidenti

**ROBERTO CICCARELLI
PAGINA 2**

La vicepresidente Ucoii «Su Saman Abbas dalla sinistra troppo silenzio»

Nadia Bouzekri (Unione delle Comunità Islamiche in Italia): «I matrimoni forzati non c'entrano con l'Islam. La violenza di genere è trasversale a culture e religioni»

**GIANSANDRO MERLI
PAGINA 6**

Pedofilia L'arcivescovo di Monaco Marx dice basta e lascia

L'arcivescovo di Monaco, Marx, si dimette dopo aver visto i dati sulla «catastrofe degli abusi sessuali perpetrati dai rappresentanti della Chiesa». Per il Vaticano è quasi uno scisma

**SEBASTIANO CANETTA
PAGINA 6**



Colloquio tra Matteo Salvini e Silvio Berlusconi a Villa Grande, Roma foto LaPresse

Légami

Con un'intervista al «Giornale» Salvini lancia la proposta di federazione Lega-Fi e Berlusconi subito riunisce il vertice azzurro su Zoom: «Non diciamo di no. Non è un appiattimento». Ma mezzo partito già vede l'ammissione. Contrarie Gelmini e Carfagna, lite con i filo-sovrani

pagina 5

ALBUM 1980-1989
Il manifesto compie 50 anni
dal 28 maggio in edicola un numero da collezione il manifesto

Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gpm/CRM/2021/03

La polemica
La scienza non è neutrale e non prova la verità

ENZO SCANDURRA

Un vero e proprio dibattito pubblico, sulla scienza non si è più dato dai tempi de L'ape e l'architetto (Feltrinelli, 1976), testo scritto a più mani e coordinato da Marcello Cini. La tesi del libro era (e lo è ancora per molti di noi) semplice.

— segue a pagina 15 —

PERÙ AL VOTO
Castillo ci prova, contro il passato

Domani presidenziali in Perù: la figlia dell'ex dittatore Fujimori sfida il maestro, dirigente sindacale e rappresentante indigeno Castillo. Al grido di «Keiko no va», migliaia di peruviani - rappresentanti di organizzazioni politiche, movimenti studenteschi, associazioni in difesa dei diritti umani, gruppi di cittadini - sono scesi in strada a Lima e in diverse altre città, il 29 maggio e di nuovo il primo giugno, contro la figlia dell'ex dittatore. Nel Perù, a quanto sembra, non vuole tornare indietro

CLAUDIA FANTÀ A PAGINA 8

DOPO IL MASSACRO
Gerusalemme Est si riprende la scena



Finita l'escalation militare tra Israele e Hamas, riparte la lotta al fianco delle famiglie palestinesi di Sheikh Jarrah e Silwan cacciate dalle loro case per far posto ai coloni. Ieri maratona «politica» con il numero 7850-tanti quanti gli abitanti a rischio sgombero-sulle pettorine. Scontri in serata. Nodo governo: Netanyahu non molla. **GIORGIO A PAGINA 9**

Lele Corvi





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DODICI N° 153 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 436 - ART. 2, COM. 20, N. 1, LEGGE

Fondato nel 1892



Sabato 5 Giugno 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SOLA PREZZA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO 1,20

Venerdì prossimo il via
Insigne illumina l'Italia
nell'ultimo test
prima dell'Europeo
Ugo Trani e Roberto Ventre a pag. 16



La svolta
Ravello, arriva Scurati
stop al commissario
uno scrittore al Festival
Donatella Longobardi a pag. 15



La giustizia
LA RIFORMA
CARTABIA
ARCHIVIA
IL POPULISMO

Massimo Adinolfi

Vi sono diverse cose di un certo peso nella riforma della giustizia a cui sta lavorando Marta Cartabia. Almeno due punti meritano massima considerazione. Il primo: l'abolizione dell'appello del pubblico ministero, il che in breve significa che se in primo grado l'imputato non viene condannato, il pubblico ministero non può ricorrere contro la sentenza di assoluzione. È una misura che si ispira al principio che la colpevolezza va stabilita oltre ogni ragionevole dubbio.

Continua a pag. 35

Pubblico impiego, si assume «Via i dipendenti fannulloni»

►Ok al maxi-piano da 24mila contratti, ma chi non centra gli obiettivi perde il posto
Assegno unico contro il calo delle nascite, da luglio anche per partite Iva e disoccupati

Via alle assunzioni nel pubblico impiego: 24mila i nuovi contratti che conterranno anche gli obiettivi da raggiungere o si verrà licenziati. Favorito chi possiede titolo di dottorato di ricerca, il ministro Brunetta: «Una ventata di novità». Dal primo luglio scatta la riforma per il sostegno alle famiglie. Prevista l'erogazione da 30 euro a 217,8 euro al mese per ciascun figlio; varrà anche per autonomi e disoccupati.

Bassi e Franzese alle pagg. 2 e 3

Le inchieste del Mattino I diritti previsti dalla legge ma negati Sud, la Costituzione tradita

Marco Esposito

«C'è un articolo della nostra Costituzione, quello sull'uguaglianza, che suggerisce una riflessione su quanto sia lungo, faticoso e contrastato il cammino per tradurre nella realtà un diritto pur solennemente sancito». Lo ha detto il presi-



dente Mattarella. Dei tre aggettivi usati dal presidente, quello che merita maggiore attenzione è «contrastato» perché che sia lungo e faticoso raggiungere la piena uguaglianza nei diversi territori come nei divari tra uomini e donne è in fondo prevedibile, mentre il contrasto è meno spiegabile.

A pag. 8

Manca la materia prima
La pummarola che rischia di restare senza barattoli

Nando Santonastaso

Sembravano al riparo dalla crisi, dopo avere superato con fatturati per lo più al rialzo la fase più dura dell'emergenza sanitaria. Ma ora a mettere a rischio le aziende delle conserve alimentari vegetali (4,7 miliardi di fatturato nel 2020 tra pomodoro e legumi, il Centro-Sud fiore all'occhiello per qualità e volumi) è la mancanza di lattine per l'inscatolamento.



A pag. 9

Punto di Vespa
LE MOSSE
NEO CENTRISTE
PER FERMARE
LA MELONI

Bruno Vespa

La scacchiera della politica italiana assomiglia a quella di Alice nel Paese delle meraviglie in cui tutti i personaggi di Lewis Carroll si muovono in un mondo imprevedibile e faticoso. Se il lettore proverà a mettersi nei panni di Alice, gli verrà spontaneo assegnare il ruolo di Regina di cuori a Giorgia Meloni: perché è l'unica donna e soprattutto perché tutti gli altri personaggi stanno coalizzandosi perché lei non entri mai nel Castello di Palazzo Chigi. Sono le leggi della politica e non c'è niente da fare.

Continua a pag. 35

Folla a San Gregorio, ora si spera in una ripresa sprint del turismo



Napoli, nella via dei pastori rispuntano gli stranieri

Gennaro Di Biase in Cronaca

Covid, la beffa

Positivi in Campania il pasticcio dei dati sbagliati da sei mesi

►La Regione dà i numeri corretti: 16.337
Il ministero non ne ha cancellati 47.846

Gianni Molinari

Lo scorso 18 maggio il Mattino ha rivelato che il numero dei malati "attualmente positivi" al Covid-19 in Campania (cioè l'insieme delle persone ricoverate in ospedale e quelle sintomatiche e asintomatiche in isolamento domiciliare) fosse sbagliato: invece di circa 78mila persone, da dati verificati Asl per Asl, il totale era di sole 25mila unità.

Continua a pag. 35

La campagna

De Luca: «Recuperati i 230mila vaccini che ci spettavano»

Adolfo Pappalardo

In Campania arrivano le 230mila dosi mancanti. A pag. 5

Il cartellone 21/22 con doppia inaugurazione
Il San Carlo secondo Lissner grandi voci, no a Muti e Mehta

Stefano Valanzuolo

La novità principale della stagione del San Carlo è data dalla presenza in cartellone di ben due spettacoli inaugurati. Un anno fa, infatti, «La bohème» saltò per Covid e ora viene ripresa (dal 12 ottobre) con uguali direttore, regista e Mimì: ossia Juraj Valcuha, Emma Dante e Selene Zanetti. Un mese dopo, invece, si apre ufficialmente la proposta 21/22 con «Otello» di Verdi: Michele Ma-



riotti sul podio, regia di Mario Martone, Jonas Kaufmann nel ruolo del titolo e Maria Agresta a fare Desdemona. Torna «Cosi fan tutte» con la regia di Chiara Muti, ma senza suo padre Riccardo sul podio (dirige Dan Ettinger). «Non posso sovralludere sulle dichiarazioni forti che Muti ha reso sul mio conto», spiega il soprintendente Stéphane Lissner. Dal radar sancarlini è scomparso però anche Zubin Mehta, direttore musicale onorario dal 2016.

A pag. 14

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

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

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACE DEL FILO INTERDENTALE

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURALE!
Prova subito la collezione a soli **3,90€**



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 153 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 5 Giugno 2021 • S. Bonifacio

IL GIORNALE DEL M...

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

171 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **569.350**

Dosi somministrate in totale: **36.401.563**

Rapporto del quotidiano rispetto al giorno precedente: **+45,9%**

Rispetto alla settimana precedente: **+0,1%**



L'11 giugno Italia-Turchia Euro2020, prova generale con goleada azzurra: è 4-0 alla Repubblica Ceca Immobile-Insigne show

Trani nello Sport



175 anni dell'attrice Stefania Sandrelli «Ho la stessa età della Repubblica e ora vivo d'amore»

Satta a pag. 20



Verso il voto
La divisa che indossa il sindaco di Roma

Massimo Martinelli

C è un'intenzione non dichiarata, quasi un piano sommerso, che emerge nei dibattiti che si sovrappongono in queste settimane nelle segreterie di partito a proposito delle elezioni nella Capitale: che la corsa elettorale di ottobre serva a misurare le forze in campo per una contesa più importante, quella delle Politiche che verranno.

Questo tipo di valutazione, e il conseguente approntamento delle liste di candidati e delle strategie per la campagna elettorale che sta per cominciare, rischia di fare passare in secondo piano gli interessi di Roma, che aspira ad un sindaco in grado di mettere davvero le mani nel motore bloccato della città e, con le maniche arrotolate ai gomiti, di farlo ripartire.

E allora vale la pena tratteggiare quale dovrebbe essere il profilo del primo cittadino che verrà, dal momento che - sempre di più - sembra che le scelte sui candidati tengano conto soprattutto della possibilità di successo a prescindere dalle effettive capacità amministrative. E per capire quale potrebbe essere l'ingulino ideale del Campidoglio occorre mettere a fuoco la sua missione. Che su queste colonne è stata ripetuta già molte volte.

La città è caduta come un cavallo di razza inciampato sull'ostacolo. È a terra, circondata da persone che stanno cercando di capire cosa possono portarle via in questo momento di debolezza. La ricchezza di Roma è fatta anche di eventi artistici e sportivi. (...)

Continua a pag. 25

Un assegno contro la denatalità

► Da luglio contributo anche per le partite Iva e i disoccupati: da 30 a 217 euro a figlio. Si del governo alle 24 mila assunzioni legate al Pnrr: controlli di merito sui nuovi dipendenti

ROMA Il debutto dell'assegno unico per i figli, pilastro del family act, la riforma pensata per spingere gli italiani a fare più figli, avverrà dal primo luglio come promesso. Anche se in forma ridotta. Ovvero solo per chi attualmente non può usufruire dell'assegno familiare, quindi lavoratori autonomi ma anche disoccupati che hanno finito la Naspi, incapienti e inattivi. Da 30 a 217 euro a figlio. Si del governo alle 24 mila assunzioni legate al Pnrr, ma va a casa chi non centra gli obiettivi.

Bassi e Franzese alle pag. 2 e 3

Il Garante: niente app per Europei e discoteche

Un sito per le dosi ai turisti in vacanza ma mancano gli accordi tra Regioni

Mauro Evangelisti

Un sito dedicato ai turisti che vogliono vaccinarsi. Ma resta il nodo delle intese regionali. Per ora l'unico accordo è tra Piemonte e Liguria (an-



cora senza l'ok di Filgiuolo). I territori hanno le proprie piattaforme, manca una rete tra le anagrafi vaccinali. Il Garante: niente app per Europei e discoteche.

A pag. 5
Melina pag. 4

Roma: FI vede Michetti, Salvini attende

Centrodestra, apertura Berlusconi «Si a una federazione con la Lega»

ROMA Salvini accelera: entro l'estate punta a federare il centrodestra di governo. E c'è già la sponda di Berlusconi: «Perché no?». L'alt della ministra del Sud Mara



Carfagna: «Non vilmentate se vanno via in 50». Il gelo di FdI: «Non ci riguarda». Campidoglio, FI apre a Enrico Michetti.

Pucci a pag. 6

Colpo Lotito: biennale al tecnico toscano. «Credo in questa squadra»



La Lazio riparte da Sarri
Sarà lui l'anti-Mourinho

Maurizio Sarri sarà il nuovo allenatore della Lazio. Abbate nello Sport

Il crollo di Accumoli, nessun colpevole Rabbia delle famiglie

► Assolti i sette accusati per la tragedia della torre nel terremoto del 2016: morirono in quattro

Luca Brugnara e Emanuele Faraone

Accumoli, la torre crollata: tragedia senza colpevoli. Nel 2016 una famiglia con due bambini fu sterminata sotto le macerie del campanile. I giudici assoltono i sette responsabili della recente ristrutturazione antisismica. I parenti: «Uccisi una seconda volta».

A pag. 12

La richiesta dei pm

«L'hanno stuprata: a giudizio Grillo jr e i suoi tre amici»

Claudia Guasco

pm: «L'hanno stuprata: a giudizio Grillo jr e i suoi tre amici».

A pag. 10

La contessa Alberica

Delitto all'Olgiata l'assassino torna libero dopo 10 anni



ROMA Il killer della contessa Alberica Filo della Torre torna libero dopo 10 anni. Scarpa a pag. 11

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 DI UNO STILE DI VITA SANO.

SAGITTARIO IN PRIMA FILA

IL GRANDE BRANNO

Buongiorno, Sagittario! Malgrado gli intralci burocratici, che non sono mancati, la vostra situazione professionale non è assolutamente ferma. Un avvenimento inaspettato può procurare nuove opportunità di prestigio per la vostra attività. Anche la sfera matrimoniale, a dire il vero, è stata battuta dai venti ambigui di Venere e Marte, ma adesso i due amanti sono in aspetto positivo, mentre la Luna passionale in Ariete insiste: l'amore deve coinvolgerli fino in fondo, senza riserve. Auguri.

© INDIVIDUAZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40. Nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; 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. 3° - € 7,80 (SOLO LAZIO).



il Resto del Carlino

SABATO 5 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna

Caos vaccini ai 40enni
«Sms con date rigide,
ci saltano le vacanze»

Principini nel Fascicolo Regionale



I carabinieri del Nucleo speciale

A caccia
dell'arte rubata
da ladri e nazisti

Boni nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

L'Italia riparte. E sogna il nuovo Boom

L'Istat prevede per il 2021 un balzo del Pil del 4,7%, come ai tempi del miracolo economico. A trainare edilizia e manifattura Giù i contagi, da metà giugno penisola tutta bianca. All'ospedale di Codogno, simbolo della pandemia, chiude il reparto Covid

Farruggia e Troise
alle pagine 3, 4 e 5

La partita della politica italiana

Letta a sinistra
Salvini al centro
Il nuovo schema

Bruno Vespa

La scacchiera della politica italiana assomiglia a quella di Alice nel Paese delle meraviglie in cui tutti i personaggi di Lewis Carroll si muovono in un mondo imprevedibile e fatato. Se il lettore proverà a mettersi nei panni di Alice, gli verrà spontaneo assegnare il ruolo di Regina di cuori a Giorgia Meloni: perché è l'unica donna e soprattutto perché tutti gli altri personaggi stanno coalizzandosi perché lei non entri nel Castello di Palazzo Chigi. Sono le leggi della politica e non c'è niente da fare. Parlare di Palazzo Chigi (e quindi anche di Quirinale) con tanto anticipo è un gioco inutile. Ma le grandi battaglie richiedono un'analisi attenta del campo per poi stabilire il momento giusto per l'attacco.

Continua a pagina 2

LA DICIOTTENNE PACHISTANA SCOMPARSA E IL LOOK ALL'OCCIDENTALE
NELLE FOTO LA TRASFORMAZIONE CHE LA FAMIGLIA NON ACCETTAVA



Al centro,
Saman
Abbas
con il velo
Nelle altre
foto, i look
degli ultimi
mesi

LA COLPA DI SAMAN

Petrone e Ponchia alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna, verso il voto

Lepore lancia
il bonus giovani
«Duemila euro
per farli viaggiare»

Orsi in Cronaca

Bologna, aggressore bloccato

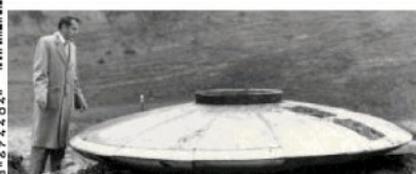
Offese e pugni
Ferito il cappellano
della polizia

Tempera in Cronaca

Basket, stasera contro l'Olimpia

Virtus a Milano
nella prima sfida
per lo scudetto

Selleri nel QS



Le anticipazioni del rapporto segreto

La Cia non crede agli Ufo
«Erano russi o cinesi»

Pioli a pagina 17



Il luogo dello spot più celebre dei monumenti

Amarcord Mulino Bianco
Il casale felice va all'asta

Di Blasio a pagina 27

LE GALLERIE
DEGLI UFFIZI

Dante
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
30 aprile
11 luglio 2021

www.mostradante.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Pagelle fiscali
Esonerati Covid, compilazione dei modelli solo a fini statistici



Pegorin e Ranocchi — a pag. 24

Cassazione
Crisi di liquidità, niente sanzioni tributarie provando la forza maggiore

Antonio Iorio — a pag. 25



FTSE MIB 25570,46 +0,46% | SPREAD BUND 10Y 109,12 +0,85 | €/€ 1,2117 -0,57% | ORO FIXING 1890,60 +1,29% | **Indici & Numeri** → p. 27-31

Parte l'assegno unico per le famiglie

Consiglio dei ministri

Via libera al decreto ponte che estende gli aiuti a disoccupati e autonomi

Fino a 653 euro per i nuclei con tre figli. Aumenti anche per i lavoratori dipendenti

Il Governo punta al decollo della riforma complessiva a partire dal 1° gennaio 2022

Un aiuto fino a 653 euro mensili per le famiglie con tre figli. Che diventa di 335 euro se i minori nel nucleo familiare sono due. Sono gli importi massimi del nuovo «assegno ponte» da 167,5 euro al mese che dal 1° luglio 2021 garantirà un sostegno alle famiglie di autonomi, disoccupati o percettori di reddito di cittadinanza, ora esclusi dagli assegni al nucleo familiare. In sostanza chi oggi incassa l'assegno al nucleo continuerà a percepire lo stesso aiuto, al massimo maggiorato di 37,5 euro mensili per chi ha uno o due figli e di 65 euro a figlio per i nuclei più numerosi. L'aiuto statale riguarderà 1,8 milioni di famiglie e arriverà a 2,7 milioni di minori, almeno secondo le prime indicazioni contenute nella relazione al decreto legge approvato ieri dal Cdm. Si tratta di un primo passo verso la riforma del welfare a sostegno delle famiglie con l'introduzione dal 1° gennaio 2022 dell'assegno unico e universale per i figli.

Marco Mobili — a pag. 3



LAVORO E CRISI COVID

L'Inps congela la Cassa
Il Governo: già sbloccata in Cdm
Tangorra all'Anpal

Pogliotti e Tucci — a pag. 4

IL PIANO DI RILANCIO DELL'ITALIA

Via alla corsia preferenziale per assumere i tecnici del Pnrr
Brunetta: ventata di modernità

Gianni Trovati — a pag. 2

24mila

INCARICHI A TEMPO
Sono previste 24mila assunzioni a tempo determinato per un massimo di cinque anni per l'attuazione dei progetti del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza)

PUBBLICO IMPIEGO

Agli esterni metà dei posti a concorso per dirigente

— a pag. 2



FOOD 24

Contro il rischio clima la Franciacorta riscopre un vitigno antico

Roberto Iotti — a pag. 39

Un vitigno del 1564. Siciliana Erbamat il vitigno bresciano. Il presidente di Isperite dei coltivatori di Franciacorta.

Il 63% dei Bitcoin in poche mani

Criptovalute

Una grande ricchezza in poche mani. È ciò che salta fuori analizzando la blockchain del bitcoin. Secondo i dati di bitinfocharts.com gli indirizzi (cui, in linea di massima, possono riconoscersi i "wallet" digitali) con portafogli

da 100 a 1 milione di unità della criptovaluta regina sono 16.049. Vale a dire lo 0,04% del totale. Una pattuglia di "addressess" che custodisce il 63,1% dei bitcoin in circolazione. In dollari significa una potenziale ricchezza di 434,7 miliardi. Per il sistema decentralizzato un paradosso. Gli esperti, però, dicono che è l'effetto del criptoasset divenuto riserva di valore.

Vittorio Carlini — a pag. 6

0,04%

POSSESSO CONCENTRATO
Il 63% dei Bitcoin in circolazione è custodita da poco più di 16mila indirizzi sulla blockchain, pari ad appena lo 0,04% del totale

MERCATI

Borse, stretta Fed più lontana
Piazza Affari torna ai livelli del 2008

Maximilian Cellino — a pag. 20

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

Milano-Cortina

OLIMPIADI INVERNALI, OCCORRONO STRADE PER 1 MILIARDO

di Sara Monaci — a pag. 11

PANORAMA

FISCO GLOBALE

Al G7 di Londra l'Europa preme sugli Stati Uniti per la digital tax

Dopo anni di discussioni, l'accordo sull'aliquota minima globale sembra vicino tra i ministri delle Finanze del G7 riuniti da ieri a Londra. I ministri europei però premono sugli Stati Uniti per allargare l'accordo all'imposizione fiscale sui colossi del web, la cosiddetta digital tax. Dal G20 di Venezia a luglio è attesa la spinta decisiva per il negoziato in sede Ocse che riguarda 140 paesi. — a pag. 5

BUSSOLA & TIMONE

QUANDO L'INFLAZIONE È BUONA

di Giovanni Tria — a pag. 10

FALCHI & COLOMBE

IL REBUS DELL'ENORME LIQUIDITÀ

di Donato Masclandaro — a pag. 10

STIME RIVISTE AL RIALZO

L'Istat conferma la ripresa: Pil 2021 in crescita del 4,7%

Per il 2021 l'Istat stima una crescita del 4,7% (4,4% nel 2020), in miglioramento rispetto alle previsioni Ocse e Mcf (4,5%). La stima ingloba la revisione del primo trimestre, da 0,4% di fine aprile a +0,1%. Nel 2022 attesa una crescita del 4,1%. — a pag. 4

DA OGGI IN EDICOLA



Turismo
In viaggio sui sentieri d'Italia

— a 11,90 euro oltre il quotidiano

Motori 24

Test drive
L'era elettrica Volvo al via con il SUV XC40 P8 Recharge

Simonuca Pini — a pag. 16

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



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 5 giugno 2021
Anno LXXVII - Numero 153 - € 1,20
San Bonifacio, vescovo e martire

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

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

FINALMENTE SI SVEGLIA

Una scossa al centrodestra

Silvio Berlusconi a sorpresa dice sì all'unione con Salvini per creare una federazione

Non è fatta contro la Meloni ma per dare un fondamento all'alleanza che scricchiolava

Per potere governare l'Italia servono tutti e tre insieme E non ognuno per conto suo

Il Tempo di Osho

Brunetta assume: 24mila nuovi posti negli uffici



Caleri a pagina 5

Domani aprono le prenotazioni per i ragazzi tra 12 e 16 anni. Ok anche per gli studi medici

Nel Lazio via ai vaccini per i più giovani

Emergenza immondizia
La Raggi scarica i rifiuti in provincia

Magliaro a pagina 19

«Entro il 27 luglio tutti gli assistiti del Lazio avranno avuto almeno una dose» assicura l'assessore alla Sanità del Lazio D'Amato. Domani si comincerà con i più piccoli, col primo di una serie di «Junior Open Day» dedicati ai ragazzi tra i 12 e i 16 anni. Via libera alle immunizzazioni anche negli studi medici.

Sbraga a pagina 16

Chiesto il rinvio a giudizio
Alberi caduti a Roma
Nei guai 8 funzionari

Di Corrado a pagina 18

DI FRANCO BECHIS
Non era una boutade: hanno davvero voglia di mettersi insieme Matteo Salvini e Silvio Berlusconi, cogliendo l'occasione della compagnia che li unisce nella maggioranza di governo di Mario Draghi per arrivare a una federazione politica (...)

Segue alle pagine 2 e 3

Le nuove regole
Italia in bianco per l'estate
Da lunedì coprifuoco alle 24

Carta a pagina 6

Nel M5S cresce la fronda anti Draghi
Conte sogna la vendetta
Nel mirino c'è Cingolani

Solimene a pagina 9

Accusato di stupro con tre amici
«Ciro Grillo va processato»
La richiesta della Procura

Mariani a pagina 11

Poker alla Repubblica Ceca
L'Italia di Mancini
supera l'ultimo test
prima degli Europei



Pieretti a pagina 30

la **S** TORACIATA
Programma per Roma: un pompiere a bordo di ogni autobus dell'Atacche

CIOLI EGIDIO
ARICCIA • ITALY • 1917
"La tradizione porta il nostro nome"
Cioli Egidio 1917
Via Variante di Cancellara one - 00040 Ariccia (RM)
Tel. 06.9341527 - 06.9341951 - info@cioliegidio.it
@CioliEgidio www.cioliegidio.it #cioliegidio

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
Bisogna dire che il day-time di Raiuno va decisamente bene, cominciando con "Storie Italiane" con Eleonora Daniele, poi "E' sempre mezzogiorno" con Antonella Clerici, "Oggi è un altro giorno", talk show con Serena Bortone e, ancora, "Il paradiso delle signore" e "La vita in diretta", con Alberto Matano, insomma un bel tardo mattina e un bel pomeriggio di Raiuno. Ci spostiamo di rete e andiamo su Raitre per salutare Fabio Fazio che ha concluso, domenica su Raitre, questa edizione di "Che tempo che fa". Segue da sempre con attenzione, affetto e stima (...)
Segue a pagina 26

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?
SUSTENIUM PLUS
IL MASSIMO DELL'ENERGIA
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO RITENUTI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E SUFFICIENTE DI VITA SANSA.

Sabato 5 Giugno 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 131 - 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

Superbonus, addio alle barriere

Poggiani a pag. 26

Letta voleva cancellare le correnti del Pd invece sono aumentate e ognuna persegue diverse finalità

Cesare Maffi a pag. 6



Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

RECOVERY PLAN

Al via 24 mila assunzioni straordinarie nella p.a.

Ceriano a pag. 23

Fisco, il Covid corregge gli Isa

Escluso dagli indici sintetici di affidabilità chi ha avuto un calo di ricavi e compensi del 33% nel 2020, chi ha aperto dopo gennaio '19 e categorie ad hoc

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Chissà se, in queste sette settimane trascorse dalla sua nomina a ceo di Unicredit, Andrea Orsi ha avuto qualche pentimento di aver accettato o se invece si sta gasando per affrontare gli enormi problemi che ha trovato dentro il grattacielo di Piazza Gae Aulenti. Uno che ha molta esperienza e che in Unicredit c'è stato a lungo, quasi al vertice, non ha dubbi: il ciclone Jean Pierre Mustier ha svuotato il secondo gruppo bancario del Paese, vendendo tutto il sistema di gestione del risparmio, vendendo le migliori partecipazioni come Fineco, vendendo (o svendendo) tutti i crediti che avessero anche una minima possibilità di non essere incassati; Mustier ha beneficiato molti amici o se n'è andato senza salutare...

Questa è certo un'opinione, anche se autorevole, ma è una opinione. Il fatto è che opinioni di questo genere dentro e fuori di Unicredit ne esistono a decine. Vale

continua a pag. 2

Correttivi straordinari Isa per tenere conto dell'emergenza Covid. Esclusi dall'applicazione degli indici sintetici di affidabilità fiscale 2021 i contribuenti che hanno subito una diminuzione di ricavi e compensi di almeno il 33% nel periodo d'imposta 2020 oppure che hanno aperto la partita Iva a partire dal 1° gennaio 2019 o, infine, che esercitano una delle attività individuate da specifici codici attività.

Galli a pag. 24

UN AMARCORD DI FATTI

Quando nei primi anni Sessanta gli emigrati rientravano a casa

Magneschi a pag. 11

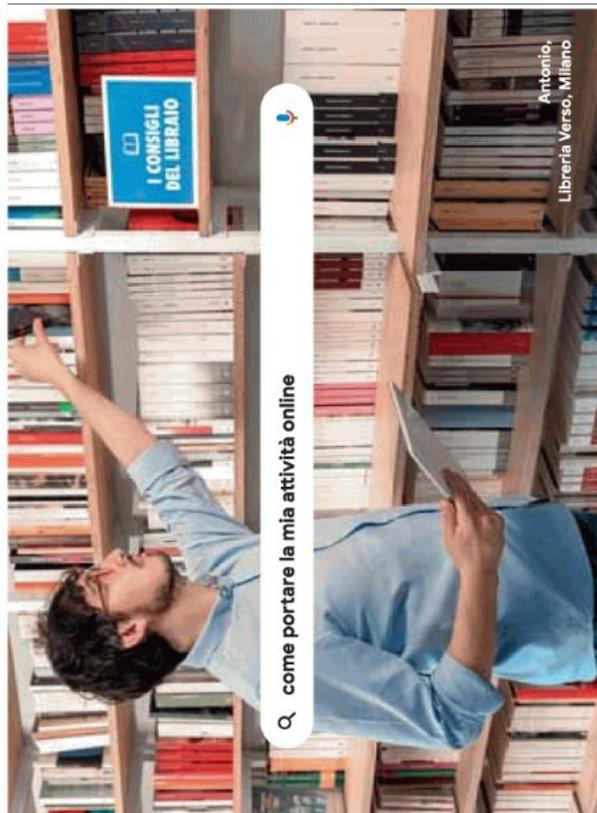
A Napoli M5s contro l'alleanza col Pd. La parola al tribunale

Valentini a pag. 5

Carli

DIRITTO & ROVESCIO

Il presidente della Camera dei deputati, il napoletano Roberto Fico, da insperato qual era, sta gestendo bene l'importante istituzione che gli ha affidato una cura rischiosa anche l'oltranzista insperato leghista Irene Piretti quindi non deve essere troppo difficile. Fico, nel giro di poco tempo, da rivoluzionario cervoso, si è trasformato in un **Mariano Rumor** o in un **Flaminio Piccoli**. Parla rotondo e risolve sul serio. Adesso dice: «Potevo fare il sindaco di Napoli ma debbo finire il mandato di presidente della Camera ed è giusto che sia così, con responsabilità e limiti verso le istituzioni. Non ha nessun rimpianto anche perché è un grande studioso che si chiama **Giustino Manfredi**». Ma Fico non aspetta, quando si è candidato a Napoli, che doveva finire il mandato alla Camera? Dietro la scena c'è il fatto che Fico ha saputo che gli M5s sotto la regia di Conte potranno candidarsi anche dopo il secondo mandato. Non vale quindi la pena cercare altro. He manebimus optime, qui staremo benissimo. **Pulso altissimo.**



Antonio, Libreria Verso, Milano

L'Italia riparte da Antonio, con un piccolo aiuto da Google.

La ripresa economica del Paese parte da chi cerca nuove idee per far crescere la sua attività. Scopri Google My Business e le altre soluzioni senza costi per la crescita di persone e imprese su [g.co/italiaindigitale](https://www.google.com/italiaindigitale).



* Esclusamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50 con Superbonus e gli altri oneri dovuti e deducibili a € 0,50 in più.



LA NAZIONE

SABATO 5 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Oltre mille voti ad Alessandra Petrucci

**All'università di Firenze
la prima rettrice:
«Un ateneo trasparente»**
Mugnaini nel Fascicolo Regionale e in Cronaca



Allarme in Toscana, dieci casi

**Mangiano tonno
Intossicazioni
e svenimenti**
Ciardi e Spano nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

L'Italia riparte. E sogna il nuovo Boom

L'Istat prevede per il 2021 un balzo del Pil del 4,7%, come ai tempi del miracolo economico. A trainare edilizia e manifattura Giù i contagi, da metà giugno penisola tutta bianca. All'ospedale di Codogno, simbolo della pandemia, chiude il reparto Covid

Farruggia e Troise
alle pagine 3, 4 e 5

La partita della politica italiana

**Letta a sinistra
Salvini al centro
Il nuovo schema**

Bruno Vespa

La scacchiera della politica italiana assomiglia a quella di Alice nel Paese delle meraviglie in cui tutti i personaggi di Lewis Carroll si muovono in un mondo imprevedibile e fatato. Se il lettore proverà a mettersi nei panni di Alice, gli verrà spontaneo assegnare il ruolo di Regina di cuori a Giorgia Meloni: perché è l'unica donna e soprattutto perché tutti gli altri personaggi stanno coalizzandosi perché lei non entri nel Castello di Palazzo Chigi. Sono le leggi della politica e non c'è niente da fare. Parlare di Palazzo Chigi (e quindi anche di Quirinale) con tanto anticipo è un gioco inutile. Ma le grandi battaglie richiedono un'analisi attenta del campo per poi stabilire il momento giusto per l'attacco.

Continua a pagina 2

**LA DICIOTTENNE PACHISTANA SCOMPARSA E IL LOOK ALL'OCCIDENTALE
NELLE FOTO LA TRASFORMAZIONE CHE LA FAMIGLIA NON ACCETTAVA**



Al centro,
Saman
Abbas
con il velo
Nelle altre
foto, i look
degli ultimi
mesi

LA COLPA DI SAMAN

Petrone e Ponchia alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Firenze

**Supermercato
distrutto dal rogo
Mesi per ripartire**

Servizi in Cronaca

Firenze

**Via l'ultimo malato
Careggi chiude
il reparto Covid**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Appello della Cgil
«Questa città
potrà rinascere
solo con il lavoro»**

Servizi in Cronaca



Le anticipazioni del rapporto segreto

**La Cia non crede agli Ufo
«Erano russi o cinesi»**

Pioli a pagina 17



Il luogo dello spot più celebre dei monumenti

**Amarcord Mulino Bianco
Il casale felice va all'asta**

Di Blasio a pagina 27

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

Dante
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
30 aprile
11 luglio 2021
www.mostradante.it

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N°132

Sabato 5 giugno 2021 Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50



L'AMBIENTE SIAMO NOI

Nella Giornata mondiale più green la sfida per un Pianeta in salute, nostro diritto ma anche dovere

La Giornata dell'Ambiente è il momento dell'anno in cui riflettiamo sulla necessità di proteggere la Natura e sui gravi danni che comporta non farlo. Ogni 12 mesi almeno 7 milioni di persone muoiono a causa dell'inquinamento - in gran parte nella regione dell'Asia-Pacifico - e ciò lascia intendere l'urgenza dell'appello alla responsabilità collettiva affinché ognuno di noi, con le proprie azioni, contribuisca a proteggere il Pianeta intero. Non c'è dubbio che negli ultimi anni la consapevolezza collettiva è aumentata in più Paesi rispetto alla protezione dell'ambiente ed è ormai evidente che le scelte politiche della Commissione Europea e della Casa Bianca tendono ad accelerare comportamenti dei cittadini e investimenti delle imprese destinati ad aumentare la protezione del clima. Ma le scelte dei governi nazionali - come l'ambizioso obiettivo Ue di raggiungere zero emissioni nocive entro il 2050 - per esse-

di **Maurizio Molinari**

fotografie di
Sebastião Salgado

con interventi di
Marco Belpoliti
Emanuele Coccia
Stefano Mancuso
Marino Niola
Valeria Parrella
Chiara Valerio

re efficaci hanno bisogno della collaborazione di tutti i cittadini nella battaglia per la protezione dell'ambiente. Solo se lo difenderemo per nostra scelta e convinzione riusciremo nell'intento. È una battaglia di civiltà contemporanea nella quale si sovrappongono diritti e doveri dei cittadini di più Paesi, fedi, idiomi, generi, latitudini e tradizioni. Perché da un lato i singoli hanno il diritto insindacabile di veder protetta dai rispettivi Stati la propria salute - così tanto interconnessa all'ambiente - con leggi, regolamenti e disposizioni che aggrediscono l'inquinamento e incentivano beni e servizi "green". Ma dall'altro gli stessi cittadini hanno, loro per primi, il dovere di non inquinare, rispettare l'ambiente, diffondere studi e conoscenza per moltiplicare la consapevolezza e perseguire il "blue" - a fianco del verde - ovvero lo sviluppo sostenibile di risorse energetiche. Fino a quando vi sarà un solo cittadino non disposto a modificare agi e abitudini per la salute del clima saremo tutti a rimetterci.

→ segue

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49822, Fax 06/4982293 - 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@manzoni.it

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

Con La Grande
Scienza Disney € 10,40

NZ

LA STAMPA

SABATO 5 GIUGNO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | II ANNO 155 | II N.153 | II IN ITALIA | II SPEDIZIONE ABB. POSTALE | II DL. 353/03 (CONV./N.L.27/02/04) | II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO | II www.lastampa.it

GNN

GIORNATA
MONDIALE
DELL'AMBIENTE

Un cuore Verde per la Terra

Con la Giornata mondiale dell'ambiente di oggi prende il via la decade delle Nazioni Unite per il ripristino degli ecosistemi. Ci siamo forse rendendo conto che fino a questo momento ci siamo comportati come se avessimo le mani bucate? Per cinquant'anni l'umanità ha abusato delle risorse del pianeta, spendendo molto più di quanto dispone nel proprio salvadanaio ecologico. Solo in Italia, per soddisfare i nostri stili di vita, è come se utilizzassimo annualmente l'equivalente di 2,7 Terre. Questo cosa significa? Che non diamo alla natura il tempo fisiologico di rigenerarsi, che la sfruttiamo trascurando il debito ecologico che accumuliamo.

I dati scientifici riportano che il 75 per cento della superficie planetaria ha subito alterazioni profonde, a cui sono lega-

ti i primi segni di cedimento che negli ultimi anni stiamo notando con maggiore frequenza. La pandemia da Covid-19 è senza dubbio l'indicatore più forte. Non dimentichiamoci però degli incendi in Amazzonia, connessi sì al clima sempre più caldo, ma resi ancora più distruttivi dalla deforestazione illegale. O le piogge torrenziali che colpiscono il nostro Paese, sempre più accompagnate da frane dovute al dis-

RIGENERIAMO I NOSTRI PENSIERI SULL'ECONOMIA E L'ECOLOGIA

CARLO PETRINI



sesto idrogeologico, o esondazioni date dalla modifica del corso naturale dei fiumi e dall'indifferenza per le condizioni degli argini. E poi il mare, scrigno di ricchezza e biodiversità e regolatore essenziale del clima (le praterie di Posidonia costituiscono uno dei maggiori dissipatori di CO₂).

Ora più che mai, le conoscenze di cui disponiamo e i pro-

gressi tecnologici, ci permettono di comprendere la natura e di ascoltare i suoi segnali, ma manca ancora qualcosa. Un antico proverbio arabo recita che puoi condurre un cammello alla fonte, ma non puoi costringerlo a bere. In assenza di volontà che scaturisce dalla comprensione che di un cambiamento c'è bisogno, anche il più avanzato degli strumenti o dei program-

mi sarà destinato a fallire. E così che le azioni volte a ripristinare i nostri ecosistemi avranno successo solo se saranno accompagnate da un cambio di paradigma e da una nuova concezione della relazione di mutui benefici fra economia ed ecologia. D'altronde l'economia è quella disciplina che orienta il modo in cui governiamo la nostra casa. Così anche per la Terra: se non è guidata da un approccio ecologico, la

sua amministrazione non porterà benefici per nessuno. Per decenni, annebbiati dal guadagno immediato, abbiamo perseguito l'utopia della crescita infinita in un mondo dalle risorse finite, noncuranti delle conseguenze. Ed è questo il punto su cui insistere per attuare la necessaria rigenerazione dei nostri pensieri, a partire dalla consapevolezza che tutto è interconnesso, che le persone possono essere in salute solo se lo è anche il pianeta. Ripristinare i nostri ecosistemi corrisponde a fortificare le fondamenta della nostra sopravvivenza, rendendoci meno esposti alle intemperie che il futuro ci riserva.

Dobbiamo accogliere questa verità, interiorizzarla e farne la stella polare che orienta le nostre azioni. Solo così potremo a compimento la transizione ecologica del nostro sistema sociale ed economico. —

G. P. / A. P. / A. P.



Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Cerca: Vanguard

FINANZA GREEN L'ITALIA PERDE IL TRENO VERDE IN ALLEGATO*

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Cerca: Vanguard

€ 6,00* Sabato 5 Giugno 2021 Anno XXXIII - Numero 110 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificati* Spediziona in A.2 art. 1 c.1 L. 46/04 DCB Milano

BORSA AL TOP TANTE SONO LE QUOTATE SALITE AI MASSIMI STORICI. HANNO ANCORA FIATO PER CORRERE?

Le 40 lepri di Piazza Affari

ESCLUSIVO Non è troppo tardi per limitare il dominio degli Over the Top. Servono leggi tempestive, sanzioni e una pubblica amministrazione più digitale. Parla Vestager (Antitrust Ue)

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Chissà se, in queste sette settimane trascorse dalla sua nomina a ceo di Unicredit, Andrea Orcel ha avuto qualche pentimento di aver accettato o se invece si sta gasando per affrontare gli enormi problemi che ha trovato dentro il grattacielo di Piazza Gae Aulenti.

Uno che ha molta esperienza e che in Unicredit c'è stato a lungo, quasi al vertice, non ha dubbi: il ciclone Jean Pierre Mustier ha svuotato il secondo gruppo bancario del Paese, vendendo tutto il sistema di gestione del risparmio, vendendo le migliori partecipazioni come Fincoo, vendendo (o svendendo) tutti i crediti che avessero anche una minima possibilità di non essere incassati; Mustier ha beneficiato molti amici e se n'è andato senza salutare... Questa è certo un'opinione, anche se autorevole, ma è una opinione. Il fatto è che opinioni di questo genere dentro e fuori di Unicredit ne esistono a decine. Vale quindi la regola che se in tre la pensano alla stessa maniera, il loro pensiero è quasi una realtà fattuale. Insomma, chi pensa che in Italia ci siano due gruppi di pari taglia europea e che quindi ne manchi solo un terzo per pareggiare i conti con la Francia, si sbaglia. Al massimo ce n'è uno e mezzo e

Così batterò Google & C

Le sfide che attendono la cacciatrice di monopoli

**MA C'È ROSSO E ROSSO...
A Wall Street una quotata su due ha i conti in perdita**

**L'INTERVENTO DEL MINISTRO
Garavaglia: con i nostri stimoli il turismo rilancerà il Paese**

**IL FONDATORE DELL'UNICORNO DEPOP
Chi è Beckerman, il mago milanese del social shopping**

IL PRESENTE DOCUMENTO NON COSTITUISCE UN PROSPETTO AL FINE DELLA DIRETTIVA 2003/71/CE COME MODIFICATA, NÈ AL FINE DELLA DIRETTIVA 2009/65/CE SU I FIDUCIARI, NÈ UN DOCUMENTO DI INFORMAZIONI AI CERTIFICATI GOLDMAN SACHS CASH COLLECT AUTOCALLABLE CON EFFETTO MEMORIA I CERTIFICATI

Certificati Goldman Sachs Cash Collect Autocallable con Effetto Memoria

Investimento in Euro a breve scadenza

- Premi condizionati con Effetto Memoria tra 1,20% e 4,85% per trimestre
- Scadenza anticipata trimestrale possibile a partire dal primo trimestre
- Scadenza massima 36 mesi (28 maggio 2024)
- Prezzo di Emissione EUR 100

PUBBLICITÀ

I Certificati Goldman Sachs Cash Collect Autocallable con Effetto Memoria emessi da Goldman Sachs International, con scadenza a 36 mesi, offrono premi opzionali trimestrali con Effetto Memoria se alla relativa data di valutazione trimestrale, il prezzo dei due sottostanti è pari o superiore al Livello Barriera, pari al 50% del rispettivo Prezzo Iniziale. L'Effetto Memoria permette di ricevere un premio cumulativo comprendente tutti i premi non pagati nelle precedenti date di valutazione trimestrali se, a qualsiasi data di valutazione trimestrale, sono soddisfatte le condizioni per ricevere il premio.

I Certificati possono scadere anticipatamente a partire dal primo trimestre se nella data di valutazione trimestrale i due sottostanti quotano a un prezzo pari o superiore al rispettivo prezzo iniziale, previo il pagamento del 100% del valore nominale, oltre al premio con Effetto Memoria. In questo caso la scadenza dei Certificati risulterebbe inferiore a 36 mesi e non sarebbero più conteggiati i premi condizionati ai sottostanti nei periodi per le date successive alla scadenza anticipata.

Nel caso in cui il Certificato non sia scaduto anticipatamente, a scadenza gli investitori riceveranno 100 Euro per ciascun Certificato se il prezzo ufficiale di chiusura dei due sottostanti alla data di valutazione finale (21 maggio 2024) è pari o superiore al Livello Barriera (pari al 50% del prezzo iniziale dei sottostanti). Al contrario, se alla data di valutazione finale almeno uno dei due sottostanti quota a un prezzo inferiore al Livello Barriera (pari al 50% del relativo prezzo iniziale), l'investitore riceve un importo commisurato alla performance negativa del sottostante peggiore con conseguente perdita totale o parziale sul capitale investito.

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

Codice Isin	Sottostante	Premio trimestrale*	Prezzo iniziale* dei sottostanti	Livello Barriera*
GB00N25TP18	Vollkswagen AG	4,85% (18,40% p.a.)	EUR 210,50	50% (EUR 105,25)
GB00RN342S15	NIO Inc	3,75% (15,00% p.a.)	USD 34,09	50% (USD 17,04)
GB00N34L3R7	Teaia Inc	3,75% (15,00% p.a.)	USD 380,20	50% (USD 190,10)
GB00N3414N4	Deutsche Lufthansa AG	3,15% (12,60% p.a.)	EUR 10,162	50% (EUR 5,081)
GB00N34L3R7	Trivestor Inc	3,75% (15,00% p.a.)	USD 39,78	50% (USD 19,89)
GB00N34L3R7	Kering	3,15% (12,60% p.a.)	EUR 6,274	50% (EUR 3,137)
GB00N34L3R7	Farfetch Limited	3,05% (12,20% p.a.)	USD 46,19	50% (USD 23,09)
GB00N34L3R7	Air France - KLM	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 6,274	50% (EUR 3,137)
GB00N34L3R7	Carnival Corporation	3,05% (12,20% p.a.)	USD 27,17	50% (USD 13,58)
GB00N34L3R7	Boyer AG	2,95% (11,80% p.a.)	EUR 66,99	50% (EUR 33,49)
GB00N34L3R7	Moderna Inc	3,05% (12,20% p.a.)	USD 161,45	50% (USD 80,72)
GB00N34L3R7	Repsol SA	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 10,304	50% (EUR 5,152)
GB00N34L3R7	STMicroelectronics N.V.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 29,675	50% (EUR 14,837)
GB00N34L3R7	STMicroelectronics N.V.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 29,675	50% (EUR 14,837)
GB00N34L3R7	Netflix, Inc.	3,05% (12,20% p.a.)	USD 497,89	50% (USD 248,94)
GB00N34L3R7	Repsol SA	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 10,304	50% (EUR 5,152)
GB00N34L3R7	Seagrams S.p.A.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 2,235	50% (EUR 1,117)
GB00N34L3R7	Total SA	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 30,00	50% (EUR 15,00)
GB00N34L3R7	STMicroelectronics N.V.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 29,675	50% (EUR 14,837)
GB00N34L3R7	Unicredit S.p.A.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 10,254	50% (EUR 5,127)
GB00N34L3R7	Intesa Sanpaolo S.p.A.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 2,234	50% (EUR 1,117)
GB00N34L3R7	Eni S.p.A.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 10,284	50% (EUR 5,142)
GB00N34L3R7	Eni S.p.A.	3,05% (12,20% p.a.)	EUR 8,198	50% (EUR 4,099)

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

Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance des Sociétés Financières (CSSF) in data 17 luglio 2020 e modificato ai sensi della CONSOB in data 17 luglio 2020 ("Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; il foglio informativo del 24 maggio 2021 relativi ai Certificati ("Condizioni Definitive") redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relativi ai Certificati; Le Condizioni Definitive; il Prospetto di Base e il KID sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

Per maggiori informazioni sui Certificati, i relativi rischi e per scaricare il Documento contenente le Informazioni chiave (KID): www.goldman-sachs.it

I 30 giorni dei premi trimestrali sono espressi in percentuale rispetto al prezzo di emissione. Ad esempio: 3,05% corrisponde a 3,05 Euro per Certificato. Tali importi devono intendersi al lordo delle ritenute fiscali applicabili a sensi della normativa vigente.

* Per quanto riguarda il premio ufficiale di chiusura dei sottostanti alla data di valutazione finale, 21 maggio 2024.

* Per esempio, se il prezzo ufficiale di chiusura dei sottostanti alla data di valutazione finale sia inferiore del 75% rispetto al suo prezzo iniziale, l'investitore, ipotizzando che abbia acquistato il Certificato al prezzo di emissione, subirà una perdita del capitale pari al 75% e riceverà un ammontare pari a 300,00 Euro per ciascun Certificato.

* Il Livello Barriera è espresso in percentuale rispetto al prezzo iniziale o al valore assoluto in percentuali.

Blackline: Prima di acquistare i Certificati, si invitano i potenziali investitori a consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari e a leggere attentamente la Documentazione di Offerta. I Certificati sono negoziati sul mercato di regolazione di negoziazione organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo di emissione che potrà, di volta in volta, differire anche significativamente da quello pagato dagli investitori a sede di acquisto dei Certificati. Non vi è alcuna garanzia che al momento di mercato secondario liquidare per i Certificati. I Certificati non sono distribuiti da vendita negli Stati Uniti e U.S. senza la presenza contemporanea ma può essere distribuita negli Stati Uniti e U.S. senza.

Senza il vostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere il copista, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo e in qualsiasi modo.

© Goldman Sachs, 2021. Tutti i diritti sono riservati.

Goldman Sachs
GLOBAL MARKETS DIVISION

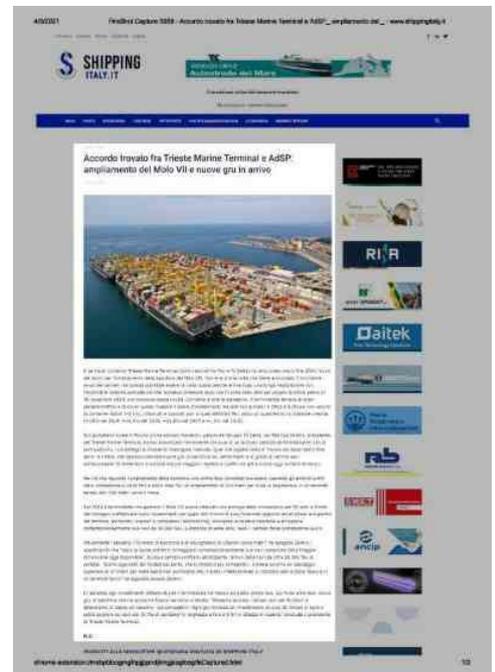
Shipping Italy

Trieste

Accordo trovato fra Trieste Marine Terminal e AdSP: ampliamento del Molo VII e nuove gru in arrivo

Il terminal container Trieste Marine Terminal (joint venture fra Msc e To Delta) ha annunciato entro fine 2021 l'avvio dei lavori per l'ampliamento della banchina del Molo VII. Non è la prima volta che viene annunciato l'imminente avvio dei cantieri ma questa potrebbe essere la volta buona perché arriva dopo una lunga negoziazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale dopo che l'ultima data utile per posare la prima pietra (il 30 novembre 2020) era trascorsa senza novità. Complice anche la pandemia, il terminalista temeva di poter perdere traffico e di dover quindi rivedere il piano d'investimenti ma così non è stato: il 2020 si è chiuso con volumi di container stabili (-0,1%) imbarcati e sbarcati pari a quasi 688mila Teu, dopo un quadriennio in costante crescita (+10% nel 2019, +14,5% nel 2018, +21,6% nel 2017 e +1,3% nel 2016). Sul quotidiano locale Il Piccolo prima Antonio Maneschi, patron del Gruppo To Delta, poi Fabrizio Zerbini, presidente del Trieste Marine Terminal, hanno annunciato l'imminente chiusura di un accordo (ancora da formalizzare) con la port authority i cui dettagli al momento rimangono riservati. Quel che appare certo è l'avvio dei lavori entro fine anno

e il fatto che saranno ordinate nuove gru di banchina più performanti e in grado di servire navi portacontainer di dimensioni e portata ancora maggiori rispetto a quelle che già arrivano oggi in Nord Adriatico. Per ciò che riguarda l'ampliamento della banchina una prima fase dovrebbe prevedere (secondo gli accordi scritti nella concessione e validi fino a pochi mesi fa) un ampliamento di 100 metri per tutta la larghezza e in un secondo tempo altri 100 metri verso il mare. Nel 2014 il terminalista che gestisce il Molo VII aveva ottenuto una proroga della concessione per 50 anni a fronte dell'impegno a effettuare nuovi investimenti per quasi 190 milioni di euro finalizzati appunto ad ampliare le superfici del terminal (portando i piazzali a complessivi 800mila mq), allungare le relative banchine e accogliere contemporaneamente due navi da 14.000 Teu. A distanza di sette anni, però, i cantieri forse prenderanno avvio. Attualmente abbiamo 770 metri di banchina e la allunghiamo di ulteriori cento metri ha spiegato Zerbini, specificando che dopo le opere potremo ormeggiare contemporaneamente due navi oceaniche della maggior dimensione oggi disponibile. Dunque sembra profilarsi all'orizzonte l'arrivo delle navi da oltre 20.000 Teu di portata. Siamo agevolati dai fondali del porto, che ci rendono più competitivi. A breve avremo un pescaggio superiore ai 17 metri per metà banchina: profondità che in tutto il Mediterraneo si riscontra solo a Gioia Tauro e in un terminal turco ha aggiunto ancora Zerbini. In parallelo agli investimenti infrastrutturali il terminalista ha messo sul piatto anche due, più forse altre due, nuove gru di banchina che nel prossimo futuro verranno ordinate. Abbiamo lanciato i tender con vari fornitori e attendiamo di capire chi saranno i più competitivi. Ogni gru richiede un investimento di circa 10 milioni di euro e potrà lavorare su navi con 24 file di container in larghezza e fino a 9 tiri in altezza in coperta conclude il presidente di Trieste Marine Terminal.



D'Agostino: "Il porto di Trieste nel 2050 con pale eoliche in mezzo al mare e idrogeno green"

Zeno D'Agostino. Il presidente dell'Autorità: gli scali diverranno hub energetici e hi-tech. Trieste città della scienza luogo ideale dove ibridare le idee. «Il futuro del porto non è il porto». Non è una battuta quella che Zeno D'Agostino sfodera a chi gli chiede come si immagina il futuro fra trent'anni. Il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico orientale disegna i porti del 2050 come luoghi di transito, che siano nel contempo hub tecnologici ed energetici capaci di sprigionare un tasso di innovazione che vada oltre il concetto di transizione per abbracciare un cambio di paradigma totale. «I porti ragiona D'Agostino sono destinati a diventare cerniera tra passato e futuro. Non potranno essere solo il luogo dove le navi arrivano per essere scaricate e caricate, ma dovranno utilizzare modelli di sviluppo completamente diversi. Diventeranno hub tecnologici ed energetici: dobbiamo prepararci, senza mollare le funzioni di oggi, ma cominciando a pensare che le città portuali saranno chiamate ad assumere funzioni radicalmente nuove e ospitare infrastrutture non legate solo ai trasporti, che hanno bassissima redditività rispetto agli investimenti: serve dunque aggiungere funzioni e attività». Quando D'Agostino parla di porti non si riferisce solo ai moli, ma a un tessuto urbano e un territorio che ne sono polmone. «Già oggi le città marittime sono quelle che nel mondo crescono di più. E se si studia la geografia dei cavi sottomarini, ci si accorge che corrisponde perfettamente alle linee marittime. È naturale pensare che un porto diventi l'hub tecnologico di quei cavi. Se costruisco un terminal container e utilizzo spazi sottomarini importanti, perché devo sprecare quegli spazi e non posso installare un data center al loro interno, avendo così un doppio impiego?». La prospettiva è suggestiva e per D'Agostino Trieste è il luogo migliore per metterla in pratica: «Qui possiamo ibridare le idee grazie ai centri scientifici che studiano la fisica e l'informatica quantistica. Cose che oggi ci sembrano fantascienza, ma sono il futuro». L'altro pezzo di futuro è legato all'economia green, ma il manager ritiene che «parlare di transizione energetica significa solo cambiare la fonte che alimenta le attività di sempre. Certo, accetto questa sfida: il porto si sta dotando di mezzi elettrici e ragiona sull'idrogeno, per superare l'uso di apparecchi obsoleti. Ma rendere più ecologiche le attività dello scalo non basta. Un porto non deve solo usare mezzi a idrogeno, ma deve produrre idrogeno: mi dicono che è difficile trasformare l'acqua di mare in idrogeno, ma forse nel 2050 sarà possibile e i porti di acqua salata ne hanno tanta. E possono pure mettere in campo fonti alternative per produrre elettricità e quindi idrogeno green: i pannelli fotovoltaici si possono installare in mare su piattaforme galleggianti ancorate a chilometri dalla costa e pure le pale eoliche. Dobbiamo pensare a fare le cose sul mare, e sotto il mare, perché la pianificazione è in tre dimensioni».



A Trieste quadrimestre in crescita

TRIESTE Il grave 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 TEUs movimentati. Complessivamente i TEUs 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 TEUs; 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.



Trieste-Cina anche più ferrovia?

TRIESTE La domanda inserita nel titolo che ha guidato il webinar organizzato dal Propeller Club di Trieste era quasi provocatoria: Servizi ferroviari tra Europa e Far East: collegamenti in crescita e nuovi servizi dalle compagnie di navigazione in futuro anche da Trieste? Invece l'ipotesi pare attuabile dice il resoconto del Propeller tanto che dai relatori della serata e da alcuni operatori è giunto l'invito a creare un team che possa discutere della possibilità di collegare il porto di Trieste con la Cina via ferrovia, anche indirettamente con alcune destinazioni già servite. In apertura di serata il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, era stato molto chiaro nel dipingere la situazione attuale. «Potremmo già vendere il fatto che abbiamo la Cina nella nostra offerta perché abbiamo rapporti con destinazioni di treni dalla Cina (ad esempio Duisburg, ndr). Ma siamo persone serie e non lo facciamo». Sia D'Agostino che l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, hanno ribadito con forza il concetto di sistema logistico regionale. «È un mio pallino fare sistema in Friuli Venezia Giulia, in modo che diventi un unico soggetto con qualità per soddisfare tutte le esigenze di logistica e trasporto» ha detto Pizzimenti. «Se non fai sistema in casa non puoi candidarti ai rapporti internazionali. Nelle grandi relazioni giocherà un ruolo importante ciò che sapremo fare in casa, in particolare i tre Porti ed i quattro interporti» ha ribadito D'Agostino. Federico Pittaluga, amministratore delegato di Medlog Italia, ha spiegato cosa MSC sta già facendo lungo il collegamento tra Europa e Far East. «Diamo risposte ad un mercato che già da qualche anno vede con favore questi collegamenti ha spiegato Pittaluga ed MSC ha da poco lanciato anche un servizio misto utilizzando feeder intra-Asia da Vladivostok a San Pietroburgo, con sicuro guadagno in transit time e stabilità di tempistiche». L'ad di Medlog ha parlato di preponderanza dei servizi in import, di costo elevato dei noli container e della saturazione degli stessi servizi in arrivo dal Far East, sottolineando come in export si trovino anche merci legate a progetti che hanno bisogno di tempi di transito certi. Sia Pittaluga che il relatore che l'ha seguito, Nicola Cavasin, Key account manager del Servizio Eurasia per Rail Cargo Austria, hanno sostenuto la grande opportunità costituita dalla progettazione di piattaforme nazionali di sistema: in quest'ottica si potrebbe pensare di servire Trieste e poi rilanciare il traffico merci verso altre destinazioni. «Nel corso dell'anno abbiamo raggiunto il tetto massimo per i treni che può operare la Cina. Siamo al culmine. Rail Cargo Austria sta cercando di dirottare treni verso la Russia, ma ha detto Cavasin sarebbe importante trovare accordi con Compagnie marittime per sviluppare la Nuova via della seta. A Trieste sono stati fatti investimenti importanti. Abbiamo treni dalla Cina a Budapest, non siamo quindi così distanti per pensare ad un collegamento anche per Trieste. Naturalmente bisognerebbe creare un progetto». In precedenza lo stesso Cavasin aveva proposto una panoramica storica della One belt one road initiative e degli attuali Corridoi ferroviari. Ma una nuova possibile evoluzione per il sistema logistico e portuale è venuta dalle suggestioni di Antonio Gurrieri, amministratore delegato di Alpe Adria, la società che si occupa di promuovere il trasporto intermodale sul territorio. «Il network del porto di Trieste non comprende più solo la Germania e l'Est Europa, ma è ormai quasi capillare in tutta Europa ha spiegato Gurrieri attraverso collegamenti indiretti. Ora che siamo un vero Rail Port Hub, la sfida interessante è quella di passare a Gateway ferroviario. Tre Corridoi Euroasiatici possono convergere su Trieste e sono sempre più numerose le richieste dal Centro e Nord Italia per agganciare il network di Trieste e proseguire poi verso le



destinazioni volute». Rafforzare, promuovere ed utilizzare compiutamente il sistema regionale dei Porti ed interporti:
con



La Gazzetta Marittima

Trieste

questa unità d'intenti si può proseguire nel percorso di crescita dei traffici già in corso e delle relative ricadute economiche ed occupazionali sul territorio ha dichiarato a chiusura dell'incontro Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club Port of Trieste.

GdF: sequestrate oltre 11mln mascherine in Porto Trieste

Operazione con Agenzia Dogane Monopoli. Valore mercato 20mln

(ANSA) - TRIESTE, 04 GIU - Il comando provinciale della Guardia di finanza di Trieste e l' Agenzia delle Dogane e dei monopoli del capoluogo giuliano, coordinati dalla Procura di Trieste, hanno sequestrato 11 milioni di pezzi (fra mascherine chirurgiche e dd.p.i. con capacità filtrante ffp2 e ffp3) nell' arco di circa un anno, di cui circa quattro milioni nei primi quattro mesi del 2021, nel Porto di Trieste. Si tratta di mascherine sprovviste delle prove di laboratorio o che riportano, sui relativi confezionamenti, indicazioni mendaci per il consumatore sulle qualità, inducendo in errore il potenziale acquirente, anche sulle asserite capacità di protezione dal virus. I pezzi sono giunti all' hub giuliano prevalentemente dalla Turchia ed erano destinati al territorio italiano e a diversi paesi dell' Unione europea. Guardia di finanza e Agenzia Dogane e monopoli da circa un anno - tenuto conto dell' emergenza sanitaria in atto - hanno intensificato i controlli finalizzati al contrasto dei traffici illeciti di prodotti medicali non conformi alla normativa sanitaria. I test di laboratorio effettuati hanno permesso, nella maggior parte dei casi, di disconoscere la capacità filtrante dichiarata su numerosi dispositivi, riportanti la marcatura "ce" e corredati da documentazione tecnica emessa da un organismo notificato turco. Accertamenti sono stati svolti anche in ambito europeo, con la collaborazione di Olaf - ufficio europeo antifrode, ed extraeuropeo - bloccando l' utilizzo di dispositivi non conformi da parte di categorie di utenti maggiormente esposti al rischio di contagio, come operatori sanitari e appartenenti alle forze di polizia, cui tali prodotti sarebbero stati destinati. (ANSA).



Le grandi navi cruise tornano in Laguna. E riparte anche la protesta. Di Blasio: "Nessuna preclusione, pronti al dialogo"

Redazione

Venezia - Dopo un mese e mezzo di incertezze e dubbi, le grandi navi da crociera ritornano in laguna. Domani la partenza dalla Stazione Marittima della nave MSC Orchestra - arrivata giovedì 3 all' alba nel **porto** di **Venezia** per caricare provviste e turisti - sarà accompagnata da una manifestazione di protesta del comitato ' No Navi ', mentre sul fronte opposto gli operatori del settore - rappresentati dal Comitato **Venezia** Lavora - sono pronti a dare il benvenuto alla ripartenza delle crociere dopo "l' inferno - scrivono in una nota - che abbiamo passato durante questi 17 mesi (19 se iniziamo a contare dall'"acqua granda' del 12 novembre 2019 che ha fatto concludere anzitempo la stagione crocieristica)". "Ora uno spiraglio di luce", aggiungono gli operatori. Risale al 12 maggio l' approvazione del decreto legge sulle crociere a **Venezia**. Prevede che le navi debbano attraccare in un terminal esterno alla laguna, quindi fuori dalle bocche di **porto** d' accesso alla città, destinato ad accogliere le navi oltre le 40 mila tonnellate. Ma poiché è una soluzione per la quale ci vorranno anni, c' è una soluzione intermedia e transitoria, praticabile forse già dal 2022, che prevede l' arrivo di una parte delle crociere a **Porto** Marghera , attraverso la bocca di **porto** di Malamocco e il canale dei Petroli. E intanto i colossi del mare, a distanza di 9 anni dal decreto Clini-Passera che ne vietava il passaggio a San Marco fatta salva l' individuazione di percorsi alternativi, continueranno a transitare nel cuore della città. Sul punto, Fulvio Lino Di Blasio , neo presidente del **porto** di **Venezia**, presentandosi ieri pubblicamente, ha dichiarato che sul tema spinoso delle crociere la sua amministrazione non avrà alcuna preclusione: "Ritengo che si debbano sentire tutte le voci - il mondo delle imprese, lavoratori, sindacati e associazioni". Con il trasferimento della crocieristica a Marghera, Di Blasio dovrà coniugare la gestione del **porto** commerciale con quella del turismo. "La priorità sarà quella di rendere compatibile il traffico commerciale con quello crocieristico, in alcuni casi è stato fatto riuscendo a fluidificare meglio gli accessi. Anche in questo caso non abbiamo una posizione di preclusione", ha puntualizzato il presidente. Fulvio Lino Di Blasio In attesa del progetto per un terminal fuori dalla laguna come disposto dal governo, si lavora sulle soluzioni provvisorie. I tempi lunghi costringeranno a mantenere il traffico delle grandi navi nel bacino San Marco, anche se dovranno - per forza di cose - con l' era Mose avere un tonnellaggio più piccolo. Un turismo, per Di Blasio , che dovrebbe adeguarsi: "A Copenaghen hanno decretato la fine del turismo come noi lo conosciamo, con il passaggio dall' economia del turismo alla digital economy. E' un elemento che deve far riflettere attivando delle energie che sono presenti a **Venezia** e che possono creare una modalità diversa della gestione del patrimonio artistico". Di Blasio ieri ha illustrato anche la situazione attuale dei porti di **Venezia** e Chioggia, in relazione ai trend di mercato e alle principali dinamiche del settore dello shipping . " In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie", ha dichiarato il presidente "l' Autorità deve saper leggere l' attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell' economia". "Per farlo- ha precisato Di Blasio - l' AdSP dialogherà con le istituzioni, l' amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di **porto** e con le altre istituzioni operanti in **Porto** nonché con l' intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna". " L' Autorità è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio ", ha proseguito il



PROGNOSE PORTI

Le grandi navi cruise tornano in Laguna. E riparte anche la protesta. Di Blasio: "Nessuna preclusione, pronti al dialogo"

04 GIUGNO 2021 - Redazione

presidente " per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza,



Ship Mag

Venezia

volta a raggiungere l' interesse comune. Dovremo dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l' assetto degli scali veneti puntando ad un **porto** di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrandoci su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità, con l' obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati". Il presidente ha evidenziato, quindi, l' esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall' Ente risposte e certezze. " Il mondo delle attività economiche legate all' Autorità ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al sistema della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell' economia". "I porti di **Venezia** e Chioggia - ha concluso Di Blasio - devono essere porti accessibili in ogni senso: sarà quindi necessario lavorare sui molti dossier aperti, identificando gli obiettivi a breve e medio periodo, lavorando con dedizione per colmare i gap esistenti ed essere protagonisti di una nuova stagione di rilancio e crescita"

Di Blasio (Adsp Mas): "Lavorare in modo condiviso per una nuova stagione di sviluppo"

"In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie l' Autorità deve saper leggere l' attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell' economia". A sottolinearlo è stato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Fulvio Lino di Blasio , in occasione ieri del suo insediamento dopo la nomina formalizzata il 28 maggio con la sottoscrizione del decreto firmato dal Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini. Nel corso dell' incontro, Di Blasio ha illustrato la situazione attuale dei porti di Venezia e Chioggia, in relazione ai trend di mercato e alle principale dinamiche del settore dello shipping . L' incontro ha visto anche la partecipazione dell' ex Commissario dell' ente **Cinzia Zincone** che, dopo aver salutato e ringraziato tutta la struttura, ha dato il benvenuto e augurato buon lavoro al neo Presidente, e del Comandante del Porto Amm. Isp. (Cp) Piero Pellizzari. "Per farlo- ha precisato Di Blasio - "l' Adsp dialogherà con le istituzioni, l' amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di porto e con le altre istituzioni operanti in Porto nonché con l' intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna". "L' Autorità è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio" ha proseguito il Presidente "per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza, volta a raggiungere l' interesse comune. Dovremo dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l' assetto degli scali veneti puntando ad un porto di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrandoci su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità , con l' obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati". Il Presidente ha evidenziato, quindi, l' esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall' Ente risposte e certezze. "Il mondo delle attività economiche legate all' Autorità ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al sistema della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell' economia". "I porti di Venezia e Chioggia - ha concluso Di Blasio- devono essere porti accessibili in ogni senso: sarà quindi necessario lavorare sui molti dossier aperti, identificando gli obiettivi a breve e medio periodo, lavorando con dedizione per colmare i gap esistenti ed essere protagonisti di una nuova stagione di rilancio e crescita".



Di Blasio (Adsp Mas): "Lavorare in modo condiviso per una nuova stagione di sviluppo"

(Adnkronos) - "In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie l' Autorità deve saper leggere l' attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell' economia". A sottolinearlo è stato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Fulvio Lino di Blasio, in occasione ieri del suo insediamento dopo la nomina formalizzata il 28 maggio con la sottoscrizione del decreto firmato dal Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini. Nel corso dell' incontro, Di Blasio ha illustrato la situazione attuale dei porti di Venezia e Chioggia, in relazione ai trend di mercato e alle principale dinamiche del settore dello shipping. L' incontro ha visto anche la partecipazione dell' ex Commissario dell' ente **Cinzia Zincone** che, dopo aver salutato e ringraziato tutta la struttura, ha dato il benvenuto e augurato buon lavoro al neo Presidente, e del Comandante del Porto Amm. Isp. (Cp) Piero Pellizzari. "Per farlo- ha precisato Di Blasio - "l' Adsp dialogherà con le istituzioni, l' amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di porto e con le altre istituzioni operanti in Porto nonché con l' intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna". "L' Autorità è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio" ha proseguito il Presidente "per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza, volta a raggiungere l' interesse comune. Dovremo dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l' assetto degli scali veneti puntando ad un porto di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrandoci su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità, con l' obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati". Il Presidente ha evidenziato, quindi, l' esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall' Ente risposte e certezze. "Il mondo delle attività economiche legate all' Autorità ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al sistema della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell' economia". "I porti di Venezia e Chioggia - ha concluso Di Blasio- devono essere porti accessibili in ogni senso: sarà quindi necessario lavorare sui molti dossier aperti, identificando gli obiettivi a breve e medio periodo, lavorando con dedizione per colmare i gap esistenti ed essere protagonisti di una nuova stagione di rilancio e crescita".



AdSP Adriatico Settentrionale: insediato presidente di Blasio. Lavorare su dossier aperti per essere protagonisti di nuova stagione di sviluppo

(FERPRESS) Venezia, 4 GIU Il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Fulvio Lino di Blasio ha tenuto, questa mattina, la conferenza stampa di insediamento dopo la nomina formalizzata il 28 maggio con la sottoscrizione del decreto firmato dal Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini. L'incontro ha visto anche la partecipazione dell'ex Commissario dell'ente Cinzia Zincone che, dopo aver salutato e ringraziato tutta la struttura, ha dato il benvenuto e augurato buon lavoro al neo Presidente, e del Comandante del Porto Amm. Isp. (CP) Piero Pellizzari. Il Presidente Di Blasio, dopo una breve presentazione della propria esperienza professionale, ha illustrato la situazione attuale dei porti di Venezia e Chioggia, in relazione ai trend di mercato e alle principali dinamiche del settore dello shipping. In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie ha dichiarato il Presidente l'**Autorità** deve saper leggere l'attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell'economia. Per farlo - ha precisato Di Blasio - l'AdSP dialogherà con le istituzioni, l'amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di porto e con le altre istituzioni operanti in Porto nonché con l'intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna. L'**Autorità** è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio ha proseguito il Presidente per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza, volta a raggiungere l'interesse comune. Dovremo dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l'assetto degli scali veneti puntando ad un porto di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrandoci su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità, con l'obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati. Il Presidente ha evidenziato, quindi, l'esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall'Ente risposte e certezze. Il mondo delle attività economiche legate all'**Autorità** ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al **sistema** della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell'economia. I porti di Venezia e Chioggia ha concluso Di Blasio - devono essere porti accessibili in ogni senso: sarà quindi necessario lavorare sui molti dossier aperti, identificando gli obiettivi a breve e medio periodo, lavorando con dedizione per colmare i gap esistenti ed essere protagonisti di una nuova stagione di rilancio e crescita.



Informazioni Marittime

Venezia

Porto di Venezia, si insedia Fulvio Di Blasio

Termina il commissariamento dell' Autorità di sistema portuale adriatica. Ex segretario del porto di Taranto, è stato direttore presso Ernst & Young

Finisce il commissariamento dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale, cioè i porti di Venezia e Chioggia. Fulvio Lino Di Blasio ha tenuto ieri mattina la conferenza stampa di insediamento dopo la nomina formalizzata il 28 maggio con la sottoscrizione del decreto del ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. L' incontro ha visto anche la partecipazione dell' ex Commissario dell' ente, **Cinzia Zincone** e del comandante del porto, Piero Pellizzari. Di Blasio, dopo una breve presentazione della propria esperienza professionale, ha illustrato la situazione attuale dei porti di Venezia e Chioggia, in relazione ai trend di mercato e alle principale dinamiche del settore dello shipping. «In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie - ha detto - l' Autorità deve saper leggere l' attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell' economia. Per farlo l' Adsp dialogherà con le istituzioni, l' amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di porto e con le altre istituzioni operanti in Porto nonché con l' intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna». Di Blasio è stato segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del Ionio (porto di Taranto) da maggio 2017. Negli ultimi vent' anni ha lavorato come consulente pubblico e privato sulle infrastrutture e i trasporti, prima di passare alla dirigenza di enti pubblici. È stato direttore presso Ernst & Young Financial Business Advisors. Col ministero delle Infrastrutture ha coordinato un gruppo di lavoro sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Ha collaborato anche con i dicasteri dei trasporti di Romania e Croazia. «L' Autorità - ha continuato Di Blasio - è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio. Per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza, volta a raggiungere l' interesse comune. Dovremo dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l' assetto degli scali veneti puntando ad un porto di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrandoci su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità, con l' obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati». Di Blasio ha evidenziato, quindi, l' esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall' Ente risposte e certezze. «Il mondo delle attività economiche legate all' Autorità ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al sistema della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell' economia. I porti di Venezia e Chioggia - ha concluso Di Blasio - devono essere porti accessibili in ogni senso: sarà quindi necessario lavorare sui molti dossier aperti, identificando gli obiettivi a breve e medio periodo, lavorando con dedizione per colmare i gap esistenti ed essere protagonisti di una nuova stagione di rilancio e crescita».



Insedimento del presidente dell' Adsp Mas Fulvio Lino di Blasio

GAM EDITORI

4 giugno 2021 - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Fulvio Lino di Blasio ha tenuto ieri la conferenza stampa di insediamento dopo la nomina formalizzata il 28 maggio con la sottoscrizione del decreto firmato dal Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini. L' incontro ha visto anche la partecipazione dell' ex Commissario dell' ente Cinzia Zincone che, dopo aver salutato e ringraziato tutta la struttura, ha dato il benvenuto e augurato buon lavoro al neo Presidente, e del Comandante del Porto Amm. Isp. (CP) Piero Pellizzari. "In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie - ha dichiarato il Presidente - l' Autorità deve saper leggere l' attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell' economia. Per farlo- ha precisato Di Blasio - l' AdSP dialogherà con le istituzioni, l' amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di porto e con le altre istituzioni operanti in Porto nonché con l' intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna". "L' Autorità è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio" ha proseguito il Presidente "per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza, volta a raggiungere l' interesse comune. Dovremo dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l' assetto degli scali veneti puntando ad un porto di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrandoci su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità, con l' obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati". Il Presidente ha evidenziato, quindi, l' esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall' Ente risposte e certezze. "Il mondo delle attività economiche legate all' Autorità ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al sistema della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell' economia".



L' AdSP Mare Adriatico Settentrionale al Salone Nautico di Venezia presenta "vePORTO"

(FERPRESS) Venezia, 4 GIU Mettendo a valore i fondi europei volti a dotare i porti di strumenti e tecnologie digitali a supporto della sostenibilità ambientale e delle performance portuali (progetto GREEN C PORTS -Green and Connected Ports, programma Connecting Europe Facility ed in precedenza, progetto CHARGE, programma Interreg Italia-Croazia), il nuovo strumento realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale offre una serie di funzionalità: visualizza la posizione dell'utente nautico, la sua velocità e la rotta che sta percorrendo su base cartografica, aggiorna i dati rilevati da 33 sensori meteomarini posizionati in Laguna, integra in tempo reale le informazioni AIS di localizzazione delle navi, incorpora il Meteo-radar di ARPA Veneto, pubblica in tempo reale ordinanze e avvisi sullo stato di navigabilità dei canali portuali. Il nome dell'app è un calambour di parole che intende richiamare la doppia anima dello strumento che si propone, da un lato, come navigatore utile per chi ama muoversi in Laguna per diletto ed è a questi che è rivolto l'invito in dialetto veneziano ve porto (ossia vi porto, vi accompagno) e, dall'altro, come vero e proprio ausilio alla navigazione per gli utenti portuali e in questo caso sarà letto come Ve di Venezia e Porto nel senso di scalo. In entrambi i casi la funzionalità dello strumento consente per la prima volta di avere a disposizione sul proprio device una serie di dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla Laguna: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Capitaneria di Porto di Venezia, Capitaneria di Porto di Chioggia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Comune di Venezia Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto, Consorzio Venezia Nuova, CNR Istituto di Scienze Marine, Corila-Consortio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia. Per accedere a vePORTO clicca sul link <http://veporto.it>



Il Nautilus

Venezia

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha scelto il Salone Nautico di Venezia per presentare in anteprima vePORTO

Redazione

l'unica web app per diportisti e utenti portuali che integra dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla laguna Mettendo a valore i fondi europei volti a dotare i porti di strumenti e tecnologie digitali a supporto della sostenibilità ambientale e delle performance portuali (progetto GREEN C PORTS -Green and Connected Ports, programma Connecting Europe Facility ed in precedenza, progetto CHARGE, programma Interreg Italia-Croazia), il nuovo strumento realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale offre una serie di funzionalità: -visualizza la posizione dell'utente nautico, la sua velocità e la rotta che sta percorrendo su base cartografica, -aggiorna i dati rilevati da 33 sensori meteorologici posizionati in Laguna, -integra in tempo reale le informazioni AIS di localizzazione delle navi, -incorpora il Meteo-radar di ARPA Veneto, -pubblica in tempo reale ordinanze e avvisi sullo stato di navigabilità dei canali portuali. Il nome dell'app è un calambour di parole che intende richiamare la doppia anima dello strumento che si propone, da un lato, come navigatore utile per chi ama muoversi in Laguna per diletto ed è a questi che è rivolto l'invito in dialetto veneziano ve porto (ossia vi porto, vi compagno) e, dall'altro, come vero e proprio ausilio alla navigazione per gli utenti portuali e in questo caso sarà letto come Ve di Venezia e Porto nel senso di scalo. In entrambi i casi la funzionalità dello strumento consente per la prima volta di avere a disposizione sul proprio device una serie di dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla Laguna: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Capitaneria di Porto di Venezia, Capitaneria di Porto di Chioggia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Comune di Venezia Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto, Consorzio Venezia Nuova, CNR Istituto di Scienze Marine, Corila-Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia. Per accedere a vePORTO clicca sul link <http://veporto.it>



AdSP MAS presenta vePORTO

La prima web app rivolta a diportisti e utenti portuali

Redazione

VENEZIA L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale presentare in anteprima vePORTO, l'unica web app per diportisti e utenti portuali che integra dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla laguna, in occasione del Salone Nautico di Venezia. Mettendo a valore i fondi europei volti a dotare i porti di strumenti e tecnologie digitali a supporto della sostenibilità ambientale e delle performance portuali (progetto GREEN C PORTS -Green and Connected Ports, programma Connecting Europe Facility ed in precedenza, progetto CHARGE, programma Interreg Italia-Croazia), il nuovo strumento realizzato dall'Autorità di Sistema portuale offre una serie di funzionalità: visualizza la posizione dell'utente nautico, la sua velocità e la rotta che sta percorrendo su base cartografica; aggiorna i dati rilevati da 33 sensori meteomarini posizionati in Laguna; integra in tempo reale le informazioni AIS di localizzazione delle navi; incorpora il Meteo-radar di ARPA Veneto; pubblica in tempo reale ordinanze e avvisi sullo stato di navigabilità dei canali portuali. Il nome dell'app è un calambour di parole che intende richiamare la doppia anima dello strumento che si propone, da un lato, come navigatore utile per chi ama muoversi in Laguna per diletto ed è a questi che è rivolto l'invito in dialetto veneziano ve porto (ossia vi porto, vi accompagno) e, dall'altro, come vero e proprio ausilio alla navigazione per gli utenti portuali e in questo caso sarà letto come Ve di Venezia e Porto nel senso di scalo. In entrambi i casi la funzionalità dello strumento consente per la prima volta di avere a disposizione sul proprio device una serie di dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla Laguna: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Capitaneria di Porto di Venezia, Capitaneria di Porto di Chioggia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Comune di Venezia Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto, Consorzio Venezia Nuova, CNR Istituto di Scienze Marine, Corila-Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia. Per accedere a vePORTO clicca sul link <http://veporto.it>

L' AdSP MAS presenta vePORTO, la prima web app

l' unica web app per diportisti e utenti portuali che integra dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla laguna. **Venezia**, 4 giugno 2021 -Mettendo a valore i fondi europei volti a dotare i porti di strumenti e tecnologie digitali a supporto della sostenibilità ambientale e delle performance portuali (progetto "GREEN C PORTS -Green and Connected Ports", programma Connecting Europe Facility ed in precedenza, progetto CHARGE, programma Interreg Italia-Croazia), il nuovo strumento realizzato dall' Autorità di Sistema Portuale offre una serie di funzionalità: visualizza la posizione dell' utente nautico, la sua velocità e la rotta che sta percorrendo su base cartografica, aggiorna i dati rilevati da 33 sensori meteomarini posizionati in Laguna, integra in tempo reale le informazioni AIS di localizzazione delle navi, incorpora il Meteo-radar di ARPA Veneto, pubblica in tempo reale ordinanze e avvisi sullo stato di navigabilità dei canali portuali. Il nome dell' app è un calambour di parole che intende richiamare la doppia anima dello strumento che si propone, da un lato, come "navigatore" utile per chi ama muoversi in Laguna per diletto ed è a questi che è rivolto l' invito in dialetto veneziano "ve **porto**" (ossia "vi **porto**, vi accompagno") e, dall' altro, come vero e proprio ausilio alla navigazione per gli utenti portuali e in questo caso sarà letto come "Ve" di **Venezia** e "**Porto**" nel senso di scalo. In entrambi i casi la funzionalità dello strumento consente per la prima volta di avere a disposizione sul proprio device una serie di dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla Laguna: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, Capitaneria di **Porto** di **Venezia**, Capitaneria di **Porto** di Chioggia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli **Venezia** Giulia, Comune di **Venezia** - Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto, Consorzio **Venezia** Nuova, CNR - Istituto di Scienze Marine, Corila-Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di **Venezia**. ecco il video relativo al funzionamento della web app <https://www.youtube.com/watch?v=8Xv9g3YATm4> . Per accedere a "vePORTO" clicca sul link <http://veporto.it>.



Informazioni Marittime

Venezia

A Venezia arriva Vortex, rimorchiatore Panfido

Oltre settemila cavalli di potenza e tiro a punto fisso di 73 tonnellate, sufficienti per le grandi navi da crociera. Ventiseiesima unità per la storica società, tredicesima operativa nel porto veneto

Si arricchisce di una nuova unità la flotta di Rimorchiatori Riuniti Panfido, in servizio nel porto di Venezia. Si chiama Vortex ed è arrivato a Venezia questa mattina. Un rimorchiatore ad alte prestazioni sia in acque portuali che in mare aperto. Ha una stazza lorda 839 tonnellate, è lungo circa 38 metri e largo 14, con una potenza motori di 7,208 BHP (Cavallo vapore britannico); la capacità di tiro a punto fisso è fino a 73 tonnellate, oltre ad essere dotato di dispositivi di ultima generazione per i servizi antincendio e antinquinamento. Costruito nel 2010 dai cantieri spagnoli Astilleros Gondan su progetto Robert Allan, negli ultimi anni ha prestato servizio nel Mar del Nord sotto bandiera norvegese. Il Vortex è destinato a prestare servizio a Venezia in rinforzo alla flotta di 13 rimorchiatori attualmente in concessione, «in virtù delle ordinanze di obbligatorietà esistenti specialmente per le navi da crociera, che richiedono rimorchiatori di grossa potenza», spiega Davide Calderan, presidente e amministratore delegato di Rimorchiatori Riuniti Panfido, fondata come Società dei Rimorchiatori a Vapore nel 1880 dai fratelli Carlo ed Angelo Panfido. «Per quest' anno - continua Calderan - abbiamo in previsione anche la fine della costruzione del mezzo SBBT, composto da 2 unit: Power Unit e Cargo Unit. La Power Unit sarà un rimorchiatore a dual-fuel con potenze e grandezze simili a quelle del nuovo arrivato e dell' Edda C e dell' Elma C (7.300 cavalli). Questo renderà Venezia uno dei primi porti italiani ad avere un rimorchiatore in porto che opera a energia pulita». Con Vortex la flotta raggiunge le 26 unità. «Proseguiamo - conclude Calderan - il nostro piano di rafforzamento volto a garantire al porto di Venezia un servizio di rimorchio sempre più efficace e competitivo, anche in relazione alla particolarità della laguna ed alle moderne dimensioni delle flotte degli utenti. La nostra mission è assicurare e contribuire alla massima sicurezza del porto e della città, affinché Venezia possa continuare nel suo percorso di grande realtà portuale preservando le evidenti necessità di tutela».



Informare

Venezia

La flotta di Rimorchiatori Riuniti Panfido si arricchisce di un ulteriore mezzo navale

Il rimorchiatore "Vortex" sarà impiegato nel porto di Venezia. È giunto oggi nel porto di Venezia il Vortex, che entra a far parte della flotta dei rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti Panfido. Si tratta di un mezzo navale ad elevata prestazione sia in acque portuali che in mare aperto. Della stazza lorda di 839 tonnellate, l'unità è lunga 38,7 metri e larga 14,6. Il rimorchiatore ha una potenza motori di 7208 BHP, una capacità di tiro a punto fisso fino a 73 tonnellate ed è dotato di potenti dispositivi per i servizi antincendio e antinquinamento. Costruito nel 2010 dai cantieri spagnoli Astilleros Gondan su progetto Robert Allan Ltd, il mezzo ha prestato servizio nel Mar del Nord sotto bandiera norvegese. «Con questo ulteriore investimento - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato della Rimorchiatori Riuniti Panfido, Davide Calderan - oggi la flotta del nostro gruppo ha raggiunto le 26 unità. Proseguiamo il nostro piano di rafforzamento volto a garantire al porto di Venezia un servizio di rimorchio sempre più efficace e competitivo, anche in relazione alla particolarità della laguna ed alle moderne dimensioni delle flotte degli utenti. Il Vortex è destinato a prestare servizio a Venezia in rinforzo alla flotta di 13 rimorchiatori attualmente in concessione, in virtù delle ordinanze di obbligatorietà esistenti specialmente per le navi da crociera, che richiedono rimorchiatori di grossa potenza».

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Venezia

4 giugno 2021

La flotta di Rimorchiatori Riuniti Panfido si arricchisce di un ulteriore mezzo navale
Il rimorchiatore "Vortex" sarà impiegato nel porto di Venezia

È giunto oggi nel porto di Venezia il Vortex, che entra a far parte della flotta dei rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti Panfido. Si tratta di un mezzo navale ad elevata prestazione sia in acque portuali che in mare aperto. Della stazza lorda di 839 tonnellate, l'unità è lunga 38,7 metri e larga 14,6. Il rimorchiatore ha una potenza motori di 7208 BHP, una capacità di tiro a punto fisso fino a 73 tonnellate ed è dotato di potenti dispositivi per i servizi antincendio e antinquinamento. Costruito nel 2010 dai cantieri spagnoli Astilleros Gondan su progetto Robert Allan Ltd, il mezzo ha prestato servizio nel Mar del Nord sotto bandiera norvegese.

«Con questo ulteriore investimento - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato della Rimorchiatori Riuniti Panfido, Davide Calderan - oggi la flotta del nostro gruppo ha raggiunto le 26 unità. Proseguiamo il nostro piano di rafforzamento volto a garantire al porto di Venezia un servizio di rimorchio sempre più efficace e competitivo, anche in relazione alla particolarità della laguna ed alle moderne dimensioni delle flotte degli utenti. Il Vortex è destinato a prestare servizio a Venezia in rinforzo alla flotta di 13 rimorchiatori attualmente in concessione, in virtù delle ordinanze di obbligatorietà esistenti specialmente per le navi da crociera, che richiedono rimorchiatori di grossa potenza».

Leggi la notizia su Venezia Airshipal "Bunker": incremento al servizio portuale.

Corso di linea allegato	Data di arrivo	Data di partenza
1	4 Jun	5 Jun
2	2021	2021

Venezia, nuovo ingresso nella flotta della Rimorchiatori Riuniti Panfido

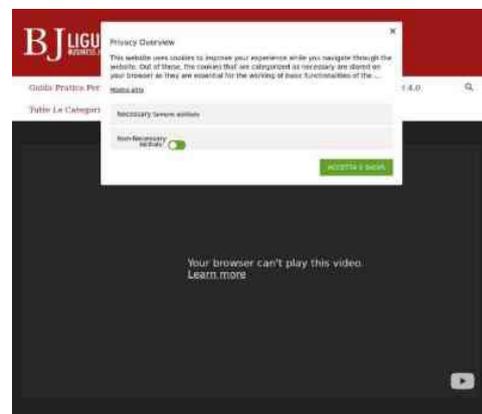
Redazione

Venezia - Si arricchisce di una nuova unità la flotta dei rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti Panfido in servizio nel **porto** di **Venezia**. Il Vortex , arrivato a **Venezia** questa mattina, è un rimorchiatore ad elevata prestazione sia in acque portuali che in mare aperto. Di stazza lorda 839 GT, lungo 38,7 mt, largo 14,6 mt, con una potenza motori di 7208 BHP, ha una capacità di tiro a punto fisso fino a 73 tonnellate, oltre ad essere dotato di potenti dispositivi per i servizi antincendio e antinquinamento. Costruito nel 2010 dai cantieri spagnoli Astilleros Gondan su progetto Robert Allan Ltd, ha prestato servizio nel Mar del Nord sotto bandiera norvegese. "Con questo ulteriore investimento, oggi la flotta del nostro gruppo ha raggiunto le 26 unità - ha dichiarato il presidente e amministratore delegato della Rimorchiatori Riuniti Panfido, Davide Calderan -. Proseguiamo il nostro piano di rafforzamento volto a garantire al **porto** di **Venezia** un servizio di rimorchio sempre più efficace e competitivo, anche in relazione alla particolarità della laguna ed alle moderne dimensioni delle flotte degli utenti. Il Vortex è destinato a prestare servizio a **Venezia** in rinforzo alla flotta di 13 rimorchiatori attualmente in concessione, in virtù delle ordinanze di obbligatorietà esistenti specialmente per le navi da crociera, che richiedono rimorchiatori di grossa potenza". "La nostra mission è assicurare e contribuire alla massima sicurezza del **porto** e della città - ha proseguito Calderan -, affinché **Venezia** possa continuare nel suo percorso di grande realtà portuale preservando le evidenti necessità di tutela. Per quest' anno, inoltre, abbiamo in previsione anche la fine della costruzione del mezzo SBBT, composto da 2 unit: Power Unit e Cargo Unit. La Power Unit sarà un rimorchiatore a dual-fuel con potenze e grandezze simili a quelle del nuovo arrivato, dell' Edda C e dell' Elma C (7.300 cavalli). Questo renderà **Venezia** uno dei primi porti italiani ad avere un rimorchiatore in **porto** che opera a energia pulita. Questo renderà **Venezia** uno dei primi porti italiani ad avere un rimorchiatore in **porto** che opera a energia pulita."



Amico vara il nuovo Waterfront Marina: "Fidelizzerà i megayacht, benefici per tutta Genova"

Si sono conclusi in due anni i lavori del nuovo Waterfront Marina di Genova, il polo dedicato all'accoglienza delle grandi imbarcazioni, ai loro equipaggi, agli armatori, yacht e charter manager gestito da Amico & Co. In questo modo l'azienda, tra le prime tre al mondo per le riparazioni e ristrutturazioni di mega yacht, offre adeguata ospitalità a chi sceglie il cantiere anche al di fuori delle soste tecniche. Il nuovo Marina, su cui Amico ha investito 6 milioni, può accogliere 26 grandi yacht fino a 110 metri di lunghezza in uno specchio acqueo di 43.000 metri quadrati. Dal 2020 ha già ospitato 56 unità, per un totale di oltre 2400 notti di permanenza con soste mediamente di 42 giorni, ma ora ha completato anche l'allestimento delle aree a terra dedicate ai servizi riqualificando parte della nuova Darsena Nautica all'imboccatura di Levante del porto di Genova. Alberto Amico «Un servizio complementare fondamentale per il cantiere - spiega il presidente Alberto Amico - radicare sul territorio questo tipo di barche consente di ospitare a Genova equipaggi per lungo tempo e a beneficiarne non è solo il nostro cantiere o la Marina, ma tutta Genova, abbattendo le tradizionali barriere tra porto e città». Questa Marina è un tassello di un puzzle più complesso, ricorda Amico, sia per gli aspetti nautici sia del territorio, integrandosi con il waterfront di Levante. «Sono convinto che queste tessere andranno insieme in una direzione virtuosa per tutta la città. Siamo arrivati a questo risultato grazie al dialogo e alla condivisione tra pubblico e privato. Ognuno ha svolto il suo mestiere». Per Amico si tratta di un nuovo 'Modello Genova': «Non un uomo solo al comando come è accaduto per la ricostruzione del ponte, ma un modello di relazione che sta crescendo in cui tutte le istituzioni contribuiscono a spingere nella stessa direzione». Bruno Guglielmini, amministratore delegato di Amico & Co aggiunge: «Con questa Darsena testimoniamo lo sviluppo non solo di Amico, ma del porto e della città. L'attività fa crescere tutto l'indotto e pensiamo che sino a 30 anni fa gli yacht nel porto di Genova non potevano neanche ormeggiare». Waterfront Marina si sviluppa su uno specchio acqueo di 43.000 metri quadrati, due banchine complessivamente lunghe oltre 460 mt, un pontile strutturale costruito ex novo lungo 70 mt e può accogliere 26 unità fino a 110 metri di lunghezza, garantendo i più elevati standard di servizio ed ambientali, con l'elettificazione totale delle banchine: un impianto elettrico da 4 megawatt che può alimentare colonnine di distribuzione fino a 1000 ampere, connessione internet Wi-Fi e cablata, a ogni ormeggio impianti idrici e di raccolta e smaltimento acque nere/grigie. L'area a terra, di 15.000 metri quadrati, offre ogni tipo di servizi e comfort, dalla zona lounge e meeting a cucine, servizi igienici e lavanderia, spogliatoi e yoga studio, palestra attrezzata e uffici tecnici. Completa l'area esterna una zona fitness con tre campi: tennis, paddle, calcio, pallavolo e basket, zona barbecue e un parcheggio da oltre 100 posti auto, di cui 13 postazioni per auto elettriche. Per la realizzazione del Waterfront Marina, Amico & Co ha ottenuto in concessione all'Autorità di Sistema Portuale con delibera del Comitato di Gestione in data 31 luglio 2018 e successivo Atto del 13.12.2018 il 60% della Darsena (porzione sud-est), per un totale di circa 58.000 m², suddivisi in 15.000 m² di banchine e aree a terra e 43.000 m² di specchio acqueo per un investimento totale di oltre 6 milioni di euro. Con la piena operatività del Waterfront Marina, prende il via il progetto di promozione internazionale 'Genoa Superyacht Hub', promosso da Amico & Co insieme a Pesto Sea Group per sostenere e far conoscere a livello internazionale l'eccellenza dei servizi di accoglienza, assistenza, tecnici e di intrattenimento che l'hub può offrire alla



Amico vara il nuovo Waterfront Marina: «Fidelizzerà i megayacht, benefici per tutta Genova»

Il nuovo Waterfront Marina è il cantiere più attrezzato del mondo per la riparazione e ristrutturazione delle grandi imbarcazioni. Conoscete anche le altre storie.

In: [Genova Marina](#) - 11 novembre 2020



TROVA LAVORO
MERCATO DEL LAVORO & CARRIERA



comunità internazionale dei superyacht , anche attraverso la valorizzazione dell'offerta culturale, ambientale, di vivibilità del territorio genovese, ligure e del Nord Italia. Con il nuovo Waterfront Marina, Genova amplia e migliora



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

ulteriormente l'offerta di servizi e infrastrutture dedicate alla grande nautica da diporto, affermandosi come polo attrattivo per lo sviluppo di una comunità legata all'economia del mare e alla nautica professionale e rafforzando la propria leadership nel settore dello yachting internazionale. Al centro delle rotte turistiche del Mediterraneo settentrionale, Genova vanta una forte e storica vocazione di porto e di maestranze legate al mare. Il comparto della nautica professionale genovese, rappresentato da Genova For Yachting, conta oltre 50 aziende, per un totale di circa 500 addetti diretti e oltre 210 milioni di euro di fatturato annuo, più altrettante nell'indotto, ponendosi ai vertici della classifica mondiale. L'investimento sugli yacht in manutenzione ha benefici diretti e indiretti di uno a tre sulla città. Come ha anche ricordato lo stesso presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini il settore è in costante crescita da diversi anni, non dipende da fattori congiunturali e non è saturo. Le barche sempre più grandi implicano nuovi dragaggi, nuove dighe, oltre che la convivenza con i vicini di casa, ma è un comparto destinato a valere più di quell'1% di pil regionale. Lo testimonia anche uno studio di European House Ambrosetti. Lo stesso Luigi Attanasio, presidente della Camera di Commercio di Genova, ha evidenziato la necessità di avviare percorsi formativi con la Regione Liguria per le professionalità necessarie allo sviluppo di questo settore. Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti sogna in grande: «Il turismo diventa sinergico all'offerta cantieristica nautica. Dobbiamo pensare in questo modo. Sogno che un francese pensi alla Liguria come a un modello da invidiare e da copiare. Dobbiamo essere la nuova Costa Azzurra». Toti evidenzia che si tratta di un progetto tra i più ambiziosi di Italia con il rifacimento dell'area fieristica, che va ad inserirsi in una serie di investimenti nella regione che partono da Ventimiglia e finiscono a Sarzana. «Non è un caso che tra pochi giorni inaugureremo, con capitale monegasco, il nuovo porto di Ventimiglia, e non è un caso che Genova da oggi possa competere con le capitali del mare per i grandi yacht». «Ci complimentiamo per la rapidità e la qualità dei lavori che si inseriscono perfettamente nell'ambito del progetto di rigenerazione del Waterfront di Levante -dichiarato l'assessore ai Lavori pubblici del Comune di Genova Pietro Piciocchi - l'intenzione di questa amministrazione è portare Genova a essere il primo distretto della nautica a livello nazionale. I lavori del Waterfront di Levante stanno procedendo nei tempi che ci siamo dati ed entro aprile del prossimo anno contiamo di avere pronti i nuovi canali e le banchine. Nel ridisegno delle aree abbiamo puntato anche sull'estetica degli interventi perché il nuovo Waterfront si candidi a essere un polo della nautica con elevatissimi standard di qualità non solo per le imbarcazioni, gli equipaggi e gli armatori, ma per la città intera, per i genovesi e per i visitatori». «La rigenerazione di un'area per anni lasciata in uno stato di semi abbandono è il frutto di una vincente sinergia tra pubblico e privato che ha visto impegnati, con lo stesso obiettivo, il Comune di Genova e l'azienda Amico & Co. e Porto Antico spa che ha fattivamente collaborato e supportato l'operazione - specifica l'assessore comunale all'Urbanistica Simonetta Cenci - il risultato è oggi sotto gli occhi di tutti con opere a mare a servizio di grandi yacht in un'ottica di sostenibilità ambientale e opere a terra per l'accoglienza dei diportisti in una cornice che valorizza il forte legame tra Genova e il suo mare, che negli ultimi decenni si era perduto. La nuova Marina, nel cuore della città, è stata pensata e progettata nel contesto del Waterfront di Levante, un tassello fondamentale per la riqualificazione della darsena all'imboccatura dei Levante del porto di Genova».

Waterfront: la demolizione del padiglione D termina con una settimana di anticipo

La giunta comunale ha approvato il completamento del ramo levante del canale principale navigabile e il congiungimento, nel tratto finale, con il canaletto: un intervento da 21 milioni di euro, coperto da fondi europei

La giunta comunale ha approvato, su proposta dell' assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Genova Pietro Piciocchi, il completamento del ramo levante del canale principale navigabile e il congiungimento, nel tratto finale, con il canaletto. La progettazione, infatti, prevede, nel disegno del Waterfront di Levante elaborato dall' architetto Renzo Piano e dal Renzo Piano Building Workshop, il completamento del ramo di levante del canale navigabile, già avviato con la realizzazione dell' imbocco canale, con la prosecuzione verso est, sul retro del padiglione B Jean Nouvel, e la ricongiunzione verso sud alla Marina, con il cosiddetto canaletto che lambisce il lato Ovest del padiglione S Palasport. Il valore dell' intervento è di 21 milioni di euro, che trova copertura con i fondi React EU nell' ambito del Pon Metro-Programma operativo nazionale città metropolitane 2014-2020. «Con i nuovi canali - spiega l' assessore Piciocchi - il mare tornerà a essere parte della città, in quello che diventerà un grande parco urbano con una vocazione improntata alla nautica. Stiamo procedendo a pieno ritmo nei lavori di demolizione dei padiglioni, senza sosta neppure nei giorni festivi, di predisposizione delle aree che comprendono la sistemazione delle banchine sulle due sponde, con pali e paratie, e l' abbassamento di quota per avere un' area uniforme a mezzo metro sul mare. A ottobre 2022, quando saranno in funzione i canali, il padiglione Blu Jean Nouvel diventerà una sorta di isolotto, con un impatto decisamente importante in occasione del tradizionale Salone Nautico». «Il progetto donato dall' architetto Piano sta prendendo forma - commenta l' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci - e tra pochi mesi inizieremo a vederne i primi definiti contorni. Il Waterfront di Levante sarà un intervento di rigenerazione urbana perfettamente integrato con il contesto urbano circostante, un continuum naturale con l' area del **Porto** Antico dando vita a un hub a forte vocazione nautica, ambientalmente sostenibile e coerente con la visione della Genova del futuro». In queste ore, con una settimana circa di anticipo rispetto ai tempi previsti, sarà terminata la demolizione del manufatto del Padiglione D , l' ex sede della Facoltà di Ingegneria. In circa 30 giorni è fissato il termine per lo smaltimento dei detriti e lo sgombero dell' area. Seguiranno le operazioni di bonifica e sistemazione delle aree stesse. «Ringrazio tutti i tecnici del Comune e delle imprese private impegnati in queste operazioni perché stanno davvero dando prova di come sia possibile lavorare celermente e in sicurezza, in sinergia con Asl e Arpal - ha concluso l' assessore Piciocchi - voglio rassicurare anche gli abitanti del quartiere che la situazione ambientale e in particolare la qualità dell' aria è costantemente monitorata da apposite centraline posizionate su tre punti all' interno e due all' esterno del cantiere, uno alla rotonda di piazzale Kennedy e una a villa Croce, che, fino a oggi, non hanno rilevato alcuna situazione di rilievo per sfornamento delle soglie. Inoltre, le operazioni di demolizione si sono svolte negli orari di chiusura dell' hub vaccinale per ridurne al minimo l' impatto».



Waterfront di Levante, vendute tutte le aree della Fiera: al via la demolizione del Padiglione C

Il progetto è stato aggiornato con nuove linee guida fornite dall' architetto Renzo Piano, che si è concentrato su sostenibilità ambientale e rispetto del contesto paesaggistico. Approvate con delibera di giunta, ufficializzano il rogito finale

Dopo nove ore di riunione, il Comune di Genova ha chiuso i contratti e la convenzione urbanistica con la società Cds Brescia, incaricata di realizzare il Waterfront di Levante, il progetto donato dall' archistar Renzo Piano. L' operazione vale qualcosa come 350 milioni di euro, e ridisegnerà completamente il fronte mare del capoluogo ligure: proprio venerdì è iniziata la demolizione del padiglione C dell' ex Fiera di Genova, cui seguiranno tutte le operazioni necessarie a portare avanti il progetto. Il contratto siglato con CDS Holding include le linee guida relative alle prestazioni energetiche degli edifici, che dovranno essere a zero emissioni con pannelli fotovoltaici sui tetti, alle vetrate, che dovranno creare un effetto di "sospensione" e leggerezza, agli alberi del nuovo parco urbano, che saranno ad alto fusto e di specie autoctone della macchia mediterranea tra lecci, pini marittimi, palme e platani. La giunta comunale ha già approvato con una delibera le nuove linee progettuali indicate dall' architetto Renzo Piano, che aveva già suggerito alcune indicazioni per aggiornare le linee guida per il Waterfront, approvate un anno fa dalla giunta. Il progetto ha ricevuto anche l' ok della Soprintendenza, e con la delibera approvata dalla giunta, il Comune di Genova si impegna a osservare, sia nei progetti a mano pubblica sia in quelli portati avanti dai privati, le nuove linee condivise anche a livello paesaggistico. Con la firma del rogito finale per la vendita a Cds delle parti rimanenti dell' ex zona fieristica, entrano in possesso della società anche la sede dell' ex Nira e i padiglioni C, il D, che ospitava Ingegneria, e M, ex centrale termica, con conseguente definizione delle destinazioni d' uso. Il padiglione C, il più grosso dei padiglioni della Fiera, sarà definitivamente demolito nel mese di maggio e al suo posto troveranno spazio in parte il canale, in parte lo sviluppo immobiliare dell' operatore e in parte il parco. Waterfront di Levante, le modifiche di Renzo Piano in sede di "aggiornamento", l' architetto Piano ha fornito una serie di indicazioni dettagliate e puntuali per migliorare gli aspetti tecnici, funzionali e architettonici del Waterfront, concentrandosi su misure per il rispetto ambientale e del contesto paesaggistico. Il parco urbano del Waterfront, per esempio, si estenderà su una superficie più ampia, di circa 16mila metri quadri e "dovrà essere connesso con corso Aurelio Saffi" tramite un ascensore panoramico "con adeguati approdi sopra e sotto le mura storiche". Inoltre, tutti i fabbricati dovranno essere sollevati da terra e appoggiati su pilastri sottili per non interrompere la visuale e far godere della vista verso il mare. Ancora, le banchine lungo la darsena dovranno avere un "generoso camminamento pedonale, in parte scoperto e in parte coperto": una sorta di porticato affacciato sul mare. L' architetto ha dato indicazioni precise anche sull' arredo urbano, il quale "benché realizzabile in fasi e da soggetti diversi, dovrà presentare le stesse caratteristiche tipologiche e gli stessi elementi in ogni lotto". Come al Porto Antico, ad esempio, la pavimentazione e i bordi delle banchine "saranno realizzati in pietra naturale". Piano auspica anche la rinaturalizzazione di piazzale Kennedy, con la nascita di una spiaggia urbana, che "ricreerebbe il corretto rapporto tra città e mare in corrispondenza della foce del Bisagno". Per ridurre l' impatto visivo degli edifici sono state definite altezze massime. Il futuro del Waterfront di Levante Da Piano arrivano anche raccomandazioni "per lo scenario



futuro". Sarà importante che il Comune e l' **Autorità Portuale** - si legge nel documento - completino, per esempio, la prosecuzione fino al Porto Antico della passeggiata ciclo-pedonale, del parco urbano e del canale navigabile dalla darsena fino a Calata Gadda; servono barriere acustiche sui quattro lati



Genova Today

Genova, Voltri

della sopraelevata e bisogna ultimare la facciata di Levante del Padiglione B. E ancora: lo smontaggio della tensostruttura a sud del Padiglione S e la realizzazione della nuova passeggiata e della Casa della Vela al di sopra della diga sottoflutti a sud della foce del Bisagno "per creare la vera cerniera tra la città e il Waterfront di Levante, in corrispondenza degli assi urbani Est-Ovest (tra corso Italia e il Porto Antico) e Nord-Sud (tra Brignole e il mare)". «Grazie al progetto che donato integrato con le nuove linee guida, il Waterfront sarà restituito ai genovesi e ai turisti e diventerà uno spazio vivo e un distretto tematico della nautica con la nuova darsena, il parco urbano, il nuovo palasport - ha detto l' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci - Quest' opera è destinata a fare tornare Genova la città che è il centro del Mediterraneo e si ricomincerà a parlare di Genova nel mondo. Grazie alle indicazioni dell' architetto Piano il risultato finale sarà coerente con il contesto architettonico, rispettoso dell' ambiente, funzionale ed esteticamente affascinante. Contiamo anche di rispettare i tempi previsti, con la riconversione dell' area entro il 2022». «Sono stati mesi di duro e complesso lavoro giuridico amministrativo, proseguiti con sempre maggiore entusiasmo, nonostante la pandemia, nella convinzione di scrivere una pagina che resterà nella storia di Genova - ha aggiunto l' assessore ai Lavori Pubblici Pietro Piciocchi -. Un' operazione da 350 milioni di euro, tra le maggiori di rigenerazione urbana in Italia in questo momento, che restituirà un meraviglioso affaccio a mare, farà emergere la città a livello internazionale e porterà posti di lavoro ed un grande indotto sul territorio. Una sinergia pubblico privata moderna, efficace e molto innovativa».

Genova Today

Genova, Voltri

Waterfront Marina, completato il nuovo spazio in porto dedicato ai

Nato per integrare l'offerta di Genova come 'home port' per i superyacht, i loro equipaggi, manager e armatori, può accogliere 26 grandi yacht fino a 110 metri di lunghezza in uno specchio acqueo di 43.000 metri quadrati

Sono terminati i lavori del nuovo Waterfront Marina, il polo dedicato all'accoglienza dei grandi yacht, agli armatori, yacht e charter manager che sorge nel cuore di Genova. A firmare il progetto è stato Amico & Co, società specializzata nel settore delle riparazioni e ristrutturazioni dei mega yacht. I lavori sono durati due anni, e dal 2020 a oggi lo spazio ha ospitato 56 unità, per un totale di oltre 2400 notti di permanenza con soste mediamente di 42 giorni. Completato l'allestimento delle aree a terra dedicate ai servizi è ora pronto ad accogliere la grande nautica da diporto, riqualificando parte della nuova Darsena Nautica all'imboccatura di Levante del porto di Genova. Pensato per integrarsi con le aree del Waterfront di Levante progettato dall'architetto Renzo Piano, Waterfront Marina completa a mare le aree del distretto nautico industriale del porto di Genova. Lo spazio si sviluppa su uno specchio acqueo di 43.000 metri quadrati, due banchine complessivamente lunghe oltre 460 mt, un pontile strutturale costruito ex novo lungo 70 mt e può accogliere 26 unità fino a 110 metri di lunghezza, garantendo i più elevati standard di servizio ed ambientali: un impianto elettrico da 4 megawatt che può alimentare colonnine di distribuzione fino a 1000 ampere, connessione internet Wi-Fi e cablata, a ogni ormeggio impianti idrici e di raccolta e smaltimento acque nere/grigie. L'area a terra, di 15.000 metri quadrati, conta su una zona lounge e meeting, cucine, servizi igienici e lavanderia, spogliatoi e yoga studio, palestra attrezzata e uffici tecnici. Completa l'area esterna una zona fitness con tre campi da tennis, paddle e multi sport, zona barbecue e un parcheggio da oltre 100 posti auto, di cui 13 postazioni per auto elettriche. Per la realizzazione del Waterfront Marina, Amico & Co ha ottenuto in concessione all'**Autorità di Sistema Portuale** il 60% della Darsena (porzione sud-est), per un totale di circa 58.000 metri quadrati, suddivisi in 15.000 metri quadrati di banchine e aree a terra e 43.000 metri quadrati di specchio acqueo per un investimento totale di oltre 6 milioni di euro. Con la piena operatività del Waterfront Marina, prende il via il progetto di promozione internazionale, "Genoa Superyacht Hub", promosso da Amico & Co insieme a Pesto Sea Group per sostenere e far conoscere a livello internazionale l'eccellenza dei servizi di accoglienza, assistenza, tecnici e di intrattenimento che l'hub può offrire alla comunità internazionale dei superyacht, anche attraverso la valorizzazione dell'offerta culturale, ambientale, di vivibilità del territorio genovese, ligure e del Nord Italia. «L'infrastruttura coniuga innovazione tecnologica e alti standard di qualità e darà grande impulso allo sviluppo delle attività di nautica professionale a beneficio dell'economia genovese, in piena compatibilità ambientale con il territorio cittadino», ha detto Alberto Amico, presidente Amico & Co.



Waterfront di Levante: si completamento canali

Approvato dalla giunta comunale su proposta dell'assessore Pietro Piciocchi

Redazione

GENOVA Approvato oggi dalla giunta comunale il completamento del ramo levante del canale principale navigabile e il congiungimento, nel tratto finale, con il canaletto, su proposta dell'assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Genova Pietro Piciocchi. La progettazione, infatti, prevede, nel disegno del Waterfront di Levante elaborato dall'architetto Renzo Piano e dal Renzo Piano Building Workshop, il completamento del ramo di levante del canale navigabile, già avviato con la realizzazione dell'imbocco canale, con la prosecuzione verso est, sul retro del padiglione B Jean Nouvel, e la ricongiunzione verso sud alla Marina, con il cosiddetto canaletto che lambisce il lato Ovest del padiglione S Palasport. Il valore dell'intervento è di 21 milioni di euro, che trova copertura con i fondi React EU nell'ambito del Pon Metro-Programma operativo nazionale città metropolitane 2014-2020. Con i nuovi canali spiega l'assessore Piciocchi il mare tornerà a essere parte della città, in quello che diventerà un grande parco urbano con una vocazione improntata alla nautica. Stiamo procedendo a pieno ritmo nei lavori di demolizione dei padiglioni, senza sosta neppure nei giorni festivi, di predisposizione delle aree che comprendono la sistemazione delle banchine sulle due sponde, con pali e paratie, e l'abbassamento di quota per avere un'area uniforme a mezzo metro sul mare. A ottobre 2022, quando saranno in funzione i canali, il padiglione Blu Jean Nouvel diventerà una sorta di isolotto, con un impatto decisamente importante in occasione del tradizionale Salone Nautico. Il progetto donato dall'architetto Piano sta prendendo forma commenta l'assessore all'Urbanistica Simonetta Cenci e tra pochi mesi inizieremo a vederne i primi definiti contorni. Il Waterfront di Levante sarà un intervento di rigenerazione urbana perfettamente integrato con il contesto urbano circostante, un continuum naturale con l'area del Porto Antico dando vita a un hub a forte vocazione nautica, ambientalmente sostenibile e coerente con la visione della Genova del futuro. In queste ore, con una settimana circa di anticipo rispetto ai tempi previsti, sarà terminata la demolizione del manufatto del Padiglione D, l'ex sede della Facoltà di Ingegneria. In circa 30 giorni è fissato il termine per lo smaltimento dei detriti e lo sgombero dell'area. Seguiranno le operazioni di bonifica e sistemazione delle aree stesse. Ringrazio tutti i tecnici del Comune e delle imprese private impegnati in queste operazioni perché stanno davvero dando prova di come sia possibile lavorare celermente e in sicurezza, in sinergia con Asl e Arpal ha concluso l'assessore Piciocchi voglio assicurare anche gli abitanti del quartiere che la situazione ambientale e in particolare la qualità dell'aria è costantemente monitorata da apposite centraline posizionate su tre punti all'interno e due all'esterno del cantiere, uno alla rotonda di piazzale Kennedy e una a villa Croce, che, fino a oggi, non hanno rilevato alcuna situazione di rilievo per sfioramento delle soglie. Inoltre, le operazioni di demolizione si sono svolte negli orari di chiusura dell'hub vaccinale per ridurne al minimo l'impatto.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova è più grande Si innalza limite accesso delle navi

Genova. Con l'ordinanza n. 104/2021 del 31 maggio, 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. Con questo provvedimento, spiega la Capitaneria, 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 che sono stati definiti 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. 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 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, con l'ausilio dei servizi tecnico nautici del porto e perfezionando sistemi acquisiti nel frattempo, ha definito una procedura per valutare oggettivamente l'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.



Genova apre alle maxiship

GENOVA Con un'apposita ordinanza scrive Ship2Shore la Capitaneria di Porto di Genova ha rivisto al rialzo i limiti dimensionali delle navi portacontainer presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Pra'. Negli ultimi anni riferisce ancora il sito 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 ricostruisce la Capitaneria, guidata dall'ammiraglio Nicola Carlone 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. Entrando nel dettaglio, per quanto riguarda Calata Sanità, dove insiste il Terminal SECH, sarà possibile l'ormeggio di portacontainer con una lunghezza fuori tutto fino a 350 metri e con un pescaggio massimo di 14 metri. Per quanto riguarda invece il ponte Idroscalo, dove insiste il Genoa Port Terminal (GPT) del gruppo Spinelli, potranno arrivare navi lunghe fino a 229 metri, larghe al massimo 38 metri e con un pescaggio non eccedente i 10,8 metri. Sempre per quanto riguarda il GPT, nuovi limiti dimensionali anche per Ponte Etiopia, con quattro diversi livelli. Potranno ormeggiare in questa banchina portacontainer lunghe fino a 269 metri, larghe fino a 33 e con un pescaggio massimo di 12,2 metri a prua e 12,6 a poppa; lunghe sino a 271,5 metri, larghe 43 metri e con un pescaggio fino a 11,5 metri; lunghe 280 metri, larghe 40,5 e con un pescaggio fino a 11,50 metri; infine lunghe fino a 294 metri, larghe fino a 32,2 metri e con un pescaggio di 11,50 metri. Per quanto riguarda il bacino portuale di Pra', ovvero il terminal PSA, potranno ormeggiare navi con una portata sino a 14mila TEUs, lunghe 368 metri e con un pescaggio fino a 14,5 metri. Per tutti questi casi, la Capitaneria di Porto genovese ha previsto una serie di particolareggiate prescrizioni, che vanno dalla verifica delle condizioni meteomarine sino al numero di piloti a bordo e di rimorchiatori in assistenza alla manovra.



Genova Trasporti Marittimi tra la Sardegna e la Corsica

GENOVA È formalmente stata notificata la firma dell'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. 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 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. 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.



Concorso Piloti di Genova, pubblicata la graduatoria finale

Redazione

Genova - Si è concluso l' iter concorsuale per la selezione di 2 aspiranti piloti che entreranno in servizio nella Corporazione dei piloti del **porto** di **Genova**. Il concorso, bandito lo scorso anno, dalla Capitaneria di **porto** di **Genova** ha visto la presentazione di oltre 200 domande provenienti da tutta Italia. Per la prima volta per questa tipologia di concorso, il tradizionale esame orale è stato anticipato - su previsione espressa dal dicastero di riferimento - da una fase preselettiva intesa a verificare sia la preparazione professionale sulle materie del programma d' esame, sia la conoscenza della lingua inglese da parte dei concorrenti ammessi. Una scelta percorsa dalla commissione giudicatrice per garantire la massima trasparenza alla procedura concorsuale e la migliore scelta di coloro ai quali sarà affidato il delicato compito di affiancare i comandanti delle navi in manovra nel **porto** di **Genova**. Dopo una prima preselezione nel luglio dello scorso anno - prova poi annullata su disposizione del TAR della Liguria - la prova preselettiva è stata ripetuta lo scorso 20 aprile, confermando di fatto la percentuale di candidati idonei già riscontrata nel 2020. Gli ammessi alla seconda fase hanno, quindi, sostenuto la prova orale presso la sede della Direzione Marittima, così concludendo l' iter di selezione concorsuale. Nella giornata odierna il direttore marittimo, ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone , ha emanato il Decreto n. 188/2021 con il quale è stata approvata la graduatoria di merito dei candidati. Il provvedimento è visibile nella 'Sezione Avvisi' del sito istituzionale della Capitaneria di **porto** di **Genova**, raggiungibile al seguente link.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Il porto di Genova ha due nuovi piloti

Si è concluso l'iter per la selezione di due nuovi piloti che entreranno in servizio nella Corporazione del porto di Genova. Ad ottenere il punteggio più alto sono stati Mariano Angileri e Nicola Scarpa (la graduatoria completa, con i 7 ammessi alla fase finale, è stata pubblicata oggi ed è consultabile qui). Bandito nel 2019, il concorso era stato annullato lo scorso dicembre dal Tar della Liguria dopo il ricorso di un candidato ed era quindi ripartito con una nuova procedura lo scorso aprile. I concorrenti già convocati lo scorso anno erano quindi stati chiamati a ripetere la prova preselettiva, che si era poi conclusa, evidenzia una nota della Capitaneria, confermando di fatto la percentuale di candidati idonei già riscontrata nel 2020. Tra le peculiarità del procedimento, che ha visto la presentazione di oltre 200 domande provenienti da tutta Italia, la stessa Capitaneria ricorda il fatto che il tradizionale esame orale su previsione espressa del Ministero è stato preceduto da una fase preselettiva che aveva lo scopo di verificare sia la preparazione professionale sulle materie del programma, sia la conoscenza della lingua inglese.



Citta della Spezia

La Spezia

Nuovo accordo su trasporto container. Cna Fita: "Frutto anche esperienza spezzina"

Redazione

La Spezia - Siglato il nuovo accordo sul trasporto container. "Dopo due anni di lavoro, Cna Fita unitamente a tutte le altre associazioni dell' autotrasporto, ha siglato un nuovo accordo sul trasporto di contenitori con le associazioni della committenza, colmando un buco di oltre 16 anni (l' ultimo accordo di settore risale al 20 dicembre 2004). Il tavolo nazionale container è stato ricostituito e sostenuto per definire chiare e precise linee guida e riequilibrare un settore nel quale troppo spesso le piccole e medie imprese dell' autotrasporto sono in sofferenza. Si tratta di una prima intesa in vista di un accordo complessivo", si legge in una nota diffusa dalla Cna Fita spezzina. Il Presidente di Cna Fita La Spezia Stefano Crovara ha partecipato attivamente ai lavori del tavolo, sollevando criticità e avanzando proposte. "Il risultato nazionale - si legge ancora - è dunque frutto anche dell' esperienza spezzina. I punti principali dell' intesa riguardano la necessità di chiedere al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità di intervenire sulle **Autorità** di **Sistema Portuale** sugli operatori interessati (terminal container) per disciplinare la tracciabilità e la registrazione dei cicli operativi in modo da superare le criticità organizzative che l' autotrasporto paga e subisce nelle attese dei camion nei bacini portuali, e per le quali si rende necessario definire accordi di programma per stabilire un regime di indennizzi". "L' intesa - si legge ancora - risolve anche le criticità sul ritiro dei contenitori vuoti precisando che la responsabilità sullo stato dei contenitori è del terminal/deposito che li consegna. Inoltre, è stata eliminata la differenza tra container da 20' e 40' quando il peso del contenitore da 20' dichiarato dal committente è superiore a 12.000 kg. compresa la tara. Viene prevista una clausola di salvaguardia sul gasolio a cadenza bimestrale; la tariffa di trasporto sarà modificata nel caso in cui il costo del gasolio abbia una oscillazione superiore al 2% (rincarico o ribasso) sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento qual è la quota di incidenza pari al 30%. È stato infine aggiornato il distanziere chilometrico che era fermo al 2010. L' accordo decorre dal prossimo 1° luglio e rappresenta l' avvio di una nuova fase di relazioni industriali utile a superare le spesso sterili contrapposizioni tra vettori e committenza". Venerdì 4 giugno 2021 alle 18:33:38 Redazione.



Shipping Italy

Marina di Carrara

In arrivo a settembre la gara per il rimorchio a Marina di Carrara

È prevista per il prossimo 19 settembre la pubblicazione del bando di gara per il rinnovo del servizio di rimorchio nel porto di Carrara. Lo si apprende da un avviso pubblicato dalla locale Capitaneria di Porto che dà il via all'istruttoria per limitare a un solo operatore il numero dei prestatori del servizio. Nel documento la Cp spiega di avere al riguardo già richiesto, lo scorso dicembre, l'intesa della **AdSP** del Mar Ligure Occidentale e delle associazioni di categoria senza che sia pervenuta alcuna osservazione in merito. Tra le ragioni per continuare a mantenere limitato a un solo operatore lo svolgimento del servizio si evidenzia che il porto Marina di Carrara ha sperimentato nell'attuale assetto organizzativo [] la soluzione più virtuosa per rispondere alle esigenze di sicurezza della navigazione portuale e che anche nella prospettiva di un incremento delle dimensioni delle navi scalanti Marina di Carrara, assai diversificate per tipologia e servizio, così come nella fase transitoria verso un altrettanto prospettato ampliamento infrastrutturale, comunque l'individuazione di un unico gestore del servizio di rimorchio si confermerebbe idonea. L'istruttoria per la limitazione del servizio di rimorchio a un solo operatore, necessaria sul base del Regolamento UE 352/2017, rappresenta il primo passo dell'iter per la nuova assegnazione in concessione delle attività di rimorchio portuale in scadenza, una procedura che era stata messa in pausa dal Decreto Rilancio della primavera 2020 e poi riavviata all'inizio di quest'anno. Ad oggi i porti in cui l'iter è partito sono quello di Livorno e quello di Savona-Vado. A Marina di Carrara il servizio ad oggi è appannaggio di Fratelli Neri, che lo effettua quale concessionaria anche a Livorno e a Piombino.



A Livorno si cedono due gru

Redazione

LIVORNO E' indetta dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, l'asta pubblica per la demolizione di due gru portuali fuori servizio, situate attualmente sulla banchina 75 del porto di Livorno. L'offerta, redatta in lingua italiana, dovrà pervenire alla Direzione Bilancio, Finanza e Risorse Umane dell'Autorità di Sistema portuale, Scali Rosciano 6, 57123 Livorno (l'indirizzo sulla busta è da riportare anche in caso di consegna a mano) entro e non oltre le ore 18.00 del 21 Giugno 2021. Le due gru elettriche, come riportato nel documento pubblicato sul sito dell'Authority, sono state costruite dalla Paolo De Nicola srl nel 2000 e 2001. L'offerta sarà formulata a corpo, obbligatoriamente per entrambi i mezzi, sulla base del valore residuo complessivo del rottame di ferro (stimato in euro 141.000,00), deducendo i costi per la demolizione e la rimozione ed ogni altro onere specificato nel capitolato. Le attrezzature sono disponibili alla vendita con la formula visto e piaciuto; la vendita avverrà, quindi, nelle condizioni in cui si trovano e la cui descrizione è contenuta nel capitolato e nei relativi allegati. L'asta si svolgerà con il metodo delle offerte segrete e l'aggiudicazione all'offerta con valore più alto, salvo verifica di congruità dei costi ed oneri dedotti dal valore residuo del rottame di ferro. Si procederà all'aggiudicazione anche in caso di presentazione di un'unica offerta, purché valida. Qualora due o più concorrenti dovessero avanzare offerte di pari importo e le stesse fossero da ritenersi valide, si procederà ad una successiva licitazione, con il metodo delle offerte segrete fra essi soli; colui che in tal modo risulterà miglior offerente sarà dichiarato contraente. L'esame della documentazione amministrativa e l'apertura dell'offerta economica saranno svolti da seggio appositamente nominato composto dal Responsabile del procedimento, che lo presiede, e da altri due soggetti, in qualità di testimoni/collaboratori, di cui uno anche con funzione di segretario verbalizzante, e si terranno in seduta pubblica presso la sede dell'Ente, alle ore 9.30 del 22 Giugno 2021.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI SRL'. The main headline is 'A Livorno si cedono due gru'. Below the headline, there is a sub-headline 'Asta pubblica dell'AdSp per la demolizione'. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - E' indetta dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale...'. On the right side, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and 'A Livorno si cedono due gru' with a 'VEDI' button. At the bottom, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' section and a 'AGGIORNAMENTI CORRELATI' section listing 'MESP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE' and 'MATA PORTUCALE - BANCHINA 75 MAR - ALIURNO' by 'PAOLO DE NICOLA SRL'.

Inaugurazione dell'antico Silos Granario

Lorenzo Riposati illustra i dettagli della ristrutturazione

Massimo Belli

LIVORNO Il 18, 19 e 20 Giugno si terrà l'inaugurazione dell'antico Silos Granario del porto di Livorno, progettato da Cristoforo Bozano nel 1924, ispirandosi a quello genovese di Hennebique. Il completamento del primo lotto dei lavori di riqualificazione è una bella notizia che merita di essere accolta con soddisfazione da tutta la città per la sua valenza in termini economici, sociali e culturali. L'opera restaurata è di proprietà della Porto Immobiliare Srl, società pubblica guidata dall'amministratore unico Lorenzo Riposati e controllata da Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno ed Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. L'appuntamento di venerdì 18 è riservato a stampa ed autorità, mentre le giornate di sabato e domenica saranno dedicate a visite guidate e gratuite aperte alla cittadinanza. Per illustrare i dettagli di questa ristrutturazione, Lorenzo Riposati ci ha accolti nel suo nuovo ed elegante studio, precisando che Porto Immobiliare è proprietaria di un'area portuale che si estende su una superficie di circa tre ettari, un triangolo delimitato dalla Calata Sgarallino, Punto Franco e Molo Mediceo, oltre ad un'altra importante area prospiciente la Fortezza Vecchia finora poco utilizzata. Nella zona principale sorge il terminal crociere locato a vari operatori marittimi, tra cui il Gruppo Moby e la Porto di Livorno 2000, ma anche il nuovo silos oggi inutilizzato, quello per intenderci con la grande immagine di Amedeo Modigliani posta lo scorso anno in occasione del centenario della sua scomparsa, e il vecchio silos oggetto di restauro. Quando avete deciso di eseguire i lavori e quanto sono costati? Nel 2018 l'assemblea dei soci di Porto Immobiliare ha deliberato un piano d'investimenti finalizzato alla messa in sicurezza, ristrutturazione e valorizzazione del silo con un budget di 600 mila euro. Ma tengo a precisare che oltre ad aver finanziato i lavori interamente con fondi della società, la quale anziché distribuire gli utili ha deciso di investirli per restituire alla cittadinanza ed al porto di Livorno una struttura che non era più presentabile, siamo riusciti anche a restare sotto tale importo, per circa 40 mila euro, grazie all'ausilio di alcuni ingegneri della Direzione Tecnica dell'AdSp con i quali abbiamo svolto un'attenta attività di controllo per evitare sprechi, riuscendo ad ottenere il miglior risultato possibile con i soldi a disposizione. Ma voglio ricordare anche la partecipazione ai lavori di alcuni dipendenti della Porto di Livorno 2000 che hanno dato con entusiasmo il loro contributo disinteressato al raggiungimento dell'obiettivo, per cui sono tutti invitati venerdì, in segno di riconoscenza e di vicinanza per il periodo particolare che attraversa il settore delle crociere. Chi parteciperà e com'è organizzata la giornata inaugurale? All'inaugurazione del 18 Giugno abbiamo invitato i presidenti della Regione Toscana e della Provincia, il sindaco di Livorno ed operatori portuali. Naturalmente saranno presenti anche i presidenti di Cciao e AdSp ed il sottoscritto. La cerimonia sarà moderata da Olimpia Vaccari (presidente della Fondazione Livorno Arte e Cultura Flac, braccio culturale della Fondazione Livorno, ndr) che è stata fortemente impegnata in questi anni con i silos, come testimonia anche il libro che ha scritto e presentato ad Ottobre 2020. La cerimonia avrà inizio con i saluti di rito nei locali del Terminal crociere, dotato di spazi idonei richiesti dalle attuali restrizioni sanitarie. Al termine di una breve presentazione, gli ospiti percorrendo a piedi un breve tragitto, raggiungeranno il Silos Granario per ammirare il salone del piano terra: 800 metri quadrati



completamente ristrutturati, dove sono ancora visibili le parti metalliche, le calate del silos per la movimentazione interna dei grani. Quel giorno, purtroppo, non saranno visitabili altri ambienti, altrettanto belli e suggestivi dove i lavori stanno per essere ultimati, come il seminterrato che sarà chiamato La Silossina' che ha comunque un'altezza media di 2,70 metri, dal quale sono visibili



Messaggero Marittimo

Livorno

le fondamenta del silo a forma di palafitta. Un'area decisamente suggestiva che in futuro potrebbe essere una location ambita per ospitare mostre di arte moderna. Mentre per i piani superiori, dove sono ancora in corso i lavori e devono essere installati gli ascensori, deve essere trovata la destinazione più consona. Le idee non mancano, ma è prematuro parlarne. Quindi, attualmente, la parte fruibile resta il piano terra. Come sarà utilizzato? Lo metteremo a disposizione della cittadinanza per iniziative meritevoli di pubblico interesse, ma sarà anche affittato per eventi culturali e non solo e ci sono alcune realtà che hanno già avanzato le loro richieste alla Porto Immobiliare. Finora avete eseguito lavori che avevano la relativa copertura finanziaria, ma in futuro pensate ad altre soluzioni per completare la ristrutturazione? Intanto abbiamo reso visitabile una parte del silo, se questo susciterà l'interesse di soggetti privati siamo aperti anche a coinvolgerli nella gestione. Consideriamo che quell'area è un enorme rotatoria, intorno alla quale transitano circa 1,9 milioni di passeggeri all'anno (dati pre-Covid) che imbarcano sui traghetti. Se invece di percorrere quel tragitto intorno ad un edificio fatiscente, potessero ammirare una struttura rimodernata, che magari offre la possibilità di assistere ad eventi culturali, mostre di quadri o fotografiche, ma anche manifestazioni enogastronomiche, sarebbe tutta un'altra cosa. Possiamo considerarlo un biglietto da visita del porto e della città e va presentato nella maniera più corretta possibile. Questo per quanto riguarda l'investimento fatto. Continueremo comunque con interventi manutentivi e di valorizzazione anche nelle altre aree di pertinenza della Porto Immobiliare, per le quali valuteremo quando e cosa potremo fare. A proposito di altre aree, ma per il nuovo silos, quello di Modigliani, avete in mente qualcosa? Il nuovo silo rappresenta la vera ricchezza di quell'area. Oggi è un orrendo parallelepipedo di cemento armato, ma con un grosso potenziale derivante dagli 8.000 metri quadrati di superficie e la sua ubicazione. Qui la partita non è ancora iniziata perchè siamo legati alla realizzazione del nuovo terminal crociere da parte di chi ha vinto la gara. E' troppo impegnativo per Porto Immobiliare fare oggi dei programmi, quando ancora non è noto cosa faranno altri soggetti. Quando partiranno i lavori per il nuovo terminal crociere che si preannuncia imponente, faremo le nostre valutazioni e le nostre proposte visto che il silo si trova proprio al centro dell'area dove sorgerà la nuova struttura. Quindi, concludendo, la ristrutturazione del vecchio silo rappresenta solo il punto di partenza? Sì, per quanto mi riguarda è un punto di partenza, non è certo un punto di arrivo, perché dobbiamo comunque completare i lavori, migliorare l'accessibilità dell'area, attendere gli sviluppi urbanistici di questa zona del porto che arriveranno da Comune e **AdSp**, senza dimenticare altre aree che come detto, decideremo se e come valorizzare. Tengo infine a ricordare che sabato e domenica le visite saranno aperte a tutti. Ci farebbe molto piacere se anche i cittadini vedessero il lavoro fatto. Non ci resta quindi che aspettare due settimane per ammirare la ristrutturazione. Ma, dando uno sguardo al bilancio di Porto Immobiliare, visto l'indicatore di tempestività dei pagamenti inferiore ad una settimana, non possiamo che definire virtuosa questa società pubblica e considerare tutto ciò una garanzia che il risultato dei lavori sarà all'altezza delle aspettative.

Piombino? Ancora allo studio

NAPOLI A seguito ai recenti annunci sul 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. * Fin qui il comunicato, secco e deciso. Ma nella realtà delle cose, bisogna ammettere che l'operazione Grimaldi a Piombino ha lasciato parecchie perplessità aperte. Ne abbiamo scritto per primi, quando circolavano solo indiscrezioni. Poi lo stesso presidente dell'**AdSP** è intervenuto nel numero scorso in questo giornale con un'altrettanta lapidaria dichiarazione che ammetteva l'iniziativa a carattere sperimentale. Ed era stata anche fissata ufficialmente, a Piombino, la data del 1° giugno per l'avvio del collegamento ro/pax con Palermo. Di più: gli uffici dell'agenzia Ghianda di Livorno e quelli dell'**AdSP** di Piombino avevano già predisposto la biglietteria, fatto le strisce di incolonnamento delle auto sul piazzale destinato al traffico, predisposto i servizi con i portuali e con i vigilanti. Mancava solo la concessione demaniale, che ovviamente dicono a Palazzo Rosciano richiede qualche tempo. Va anche dato atto che i tempi con i quali a Piombino si è predisposto l'attracco (nell'area cosiddetta dei traffici extra-regionali), si è attrezzata la biglietteria, sono stati fatti i lavori di adattamento e mobilitati gli addetti, sono stati davvero eccezionalmente rapidi rispetto a come ci si muoveva sui porti per i nuovi traffici. Allora perché questo stop, sia pure sembra di capire temporaneo? Il Gruppo Grimaldi è una realtà molto seria e sperimentata, difficile pensare che abbia cambiato idea e tempi senza qualche precisa ragione. In mancanza di chiarimenti da parte dell'**AdSP** corrono ovviamente le illazioni: comprese quelle di ingerenze politiche, sindacali o chissà altro. Il nostro dovere è dare notizie e se possibile anche spiegarle. Stiamo cercando di farlo. E siamo ovviamente pronti a dare una mano nell'interesse del Sistema Portuale livornese, del Gruppo Grimaldi e dell'economia del lavoro locale.



YEP MED...per 148 studenti

La prima formazione internazionale completamente digitale

Redazione

CIVITAVECCHIA Concluso il corso di formazione lo scorso 31 Maggio, la prima formazione internazionale completamente digitale del progetto YEP MED (Youth Employment in the Ports of the MEDiterranean) ha preso il via la scorsa settimana in quattro diverse comunità portuali: Barcellona, Tunisi, Civitavecchia e Beirut. Ogni comunità portuale era responsabile di dare vita a un operatore di spedizione merci simulato ed eseguire operazioni commerciali internazionali tra i paesi partecipanti. Grazie agli strumenti digitali, a questo corso unico hanno preso parte un totale di 148 studenti delle quattro comunità portuali. Il coordinamento e l'organizzazione globale del progetto sono stati supervisionati dalla Escola Europea, capofila del progetto, mentre i partner locali del progetto hanno fornito supporto a livello nazionale. A livello internazionale, i partecipanti hanno interagito con studenti di altri paesi del Mediterraneo e si sono sostenuti a vicenda nelle operazioni di import-export previste dal programma formativo utili per progettare, pianificare e gestire le operazioni. Oltre ad avere un carattere ampiamente internazionale, il gruppo studentesco comprendeva anche un'elevata percentuale di donne, che costituivano circa il 41% di tutti i partecipanti. Rendere più facile per le donne l'accesso all'occupazione nel settore dei trasporti nel Mediterraneo è uno dei punti chiave dell'iniziativa YEP MED. Questo corso è stato il primo della serie della seconda fase della formazione YEP MED. La prima fase comprendeva corsi di formazione professionale (VT) che offrivano un'introduzione alla logistica e alle operazioni portuali. Questa seconda fase offre agli studenti l'opportunità di acquisire esperienza pratica e di acquisire una comprensione globale delle operazioni logistiche portuali in prima persona attraverso l'uso di una piattaforma virtuale di nuova concezione che replica una comunità portuale reale nella sfera virtuale. Gli studenti devono lavorare insieme per progettare e preparare le operazioni di trasporto che gli spedizionieri effettuano regolarmente accedendo al Port Virtual Lab. Questa realtà virtuale creata dalla Escola Europea consente agli studenti di interagire con diverse aziende coinvolte nel processo di un'operazione di import/export: spedizionieri di diversi settori come clienti sostitutivi reali, operatori di trasporto come una compagnia di navigazione, un operatore ferroviario o una società di trasporti (SDG Lines, Port Railway, Play Haulier), entità legate alle dogane come spedizionieri doganali e amministrazioni doganali (Play Custom Agent e Play Smart Customs) e un sistema di comunità portuale (MedTrade). Puoi scoprire di più su queste aziende teoriche visitando il sito del Port Virtual Lab. La Simulated Practice Enterprise è una strategia didattica metodologica di Learning by Doing attraverso una lente digitale. Con il sistema ERP fornito da Click & Cargo, la Escola Europea e i suoi partner hanno lavorato per sviluppare un ambiente digitale che promuove lo sviluppo simultaneo e integrato delle competenze funzionali di gestione organizzativa (sociale, umana e aziendale) basato su un sistema di simulazione metodologico-didattica che consente una conoscenza contestualizzata ed esperienziale. Allo stesso tempo, il sistema Click&Cargo contribuisce all'orientamento professionale degli studenti e all'occupabilità dei laureati attraverso la creazione di valutazioni di ruolo e incarichi specifici rappresentativi del mondo del lavoro. Un ulteriore vantaggio dei corsi di formazione YEP MED è l'esclusivo vantaggio ottenuto dalla comunità internazionale degli insegnanti. Grazie alla



collaborazione di oltre 30 insegnanti di centri di istruzione e formazione tecnica e professionale e professionisti del settore, agli studenti è stato presentato un personale docente distintamente multiculturale e di grande esperienza, che ha ulteriormente contribuito all'autenticità dell'eterogeneo Mediterraneo formazione. In queste due settimane -racconta Flavia di Capua, studentessa dell'ITS Caboto- ho avuto l'opportunità di incontrare studenti di Beirut, Ortona, Barcellona e Tunisi. Abbiamo appreso come funziona



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

la spedizione di import ed export attraverso la piattaforma ERP Click&Cargo. Abbiamo appreso e accresciuto le nostre conoscenze nel settore della logistica con la collaborazione di professionisti che hanno illustrato le diverse procedure e aspetti. L'ho trovato molto utile e interessante per gli studenti che vogliono continuare la loro carriera nel settore.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia ospita MSC SIYA B, capacità 12 mila teu

Lo scalo laziale è uno dei pochi in Italia a consentire l'approdo di portacontainer con pescaggio da oltre 12 metri e mezzo

Il **porto** di **Civitavecchia** è uno dei pochi in Italia a poter ospitare navi di grandi dimensioni con pescaggio da oltre 12 metri e mezzo. Lo prova il nuovo arrivo nello scalo laziale di una portacontainer di ultima generazione, possibile grazie agli oltre 13,5 metri di fondale roccioso della banchina 25 e del suo cerchio di evoluzione. Martedì scorso è arrivata la MSC SIYA B, unità da 330 metri varata nel 2018 con una capacità di carico di quasi 12 mila teu, ovvero oltre 132 mila tonnellate. La nave in una giornata ha imbarcato circa 700 container dal terminal RTC. Le manovre di attracco del gigante del mare, che pesca 12,7 metri e che in Italia può essere ospitato solo in porti dotati di banchine con le caratteristiche della 25 del **porto** di Roma, hanno richiesto l'utilizzo di 3 rimorchiatori e 2 piloti.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Continuando questo lavoro, accetti il utilizzo di questi cookie. Per saperne di più o per cambiare le tue preferenze, vai su "Gestisci i cookie".

INFORMAZIONI MARITTIME

Attualità e servizi Online

Avvisatore Marittimo

TIRIDONE SPECIALE 2020

SANITÀ INTEGRATIVA

ARKAS

salerno generalcargo

Il porto di Civitavecchia è uno dei pochi in Italia a poter ospitare navi di grandi dimensioni con pescaggio da oltre 12 metri e mezzo. Lo prova il nuovo arrivo nello scalo laziale di una portacontainer di ultima generazione, possibile grazie agli oltre 13,5 metri di fondale roccioso della banchina 25 e del suo cerchio di evoluzione.

Martedì scorso è arrivata la MSC SIYA B, unità da 330 metri varata nel 2018 con una capacità di carico di quasi 12 mila teu, ovvero oltre 132 mila tonnellate. La nave in una giornata ha imbarcato circa 700 container dal terminal RTC. Le manovre di attracco del gigante del mare, che pesca 12,7 metri e che in Italia può essere ospitato solo in porti dotati di banchine con le caratteristiche della 25 del porto di Roma, hanno richiesto l'utilizzo di 3 rimorchiatori e 2 piloti.

Chiedi il tuo €

1946-10002

Articoli correlati

10002

A Gaeta

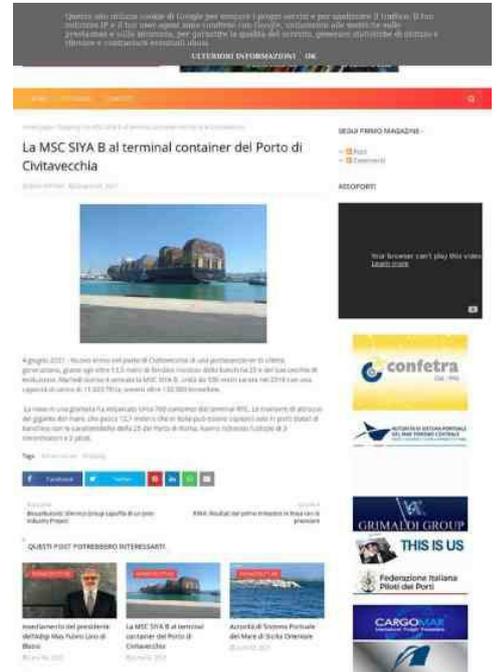
10002

10002

La MSC SIYA B al terminal container del Porto di Civitavecchia

GAM EDITORI

4 giugno 2021 - Nuovo arrivo nel **porto** di **Civitavecchia** di una portacontainer di ultima generazione, grazie agli oltre 13,5 metri di fondale roccioso della banchina 25 e del suo cerchio di evoluzione. Martedì scorso è arrivata la MSC SIYA B, unità da 330 metri varata nel 2018 con una capacità di carico di 11.923 TEUs, ovvero oltre 132.000 tonnellate. La nave in una giornata ha imbarcato circa 700 container dal terminal RTC. Le manovre di attracco del gigante del mare, che pesca 12,7 metri e che in Italia può essere ospitato solo in porti dotati di banchine con le caratteristiche della 25 del **Porto** di Roma, hanno richiesto l' utilizzo di 3 rimorchiatori e 2 piloti.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Grimaldi, la prima dal porto di Napoli su Cagliari e Palermo

Napoli. Prima partenza in assoluto da Napoli per il gruppo napoletano Grimaldi. Strano a dirlo, ma è così, le navi dell'armatore sbarcano da sempre a Salerno, e da oggi anche nel capoluogo campano. La compagnia di via marchese campodisola potenzia i collegamenti verso Sardegna e Sicilia con un servizio bisettimanale ro-pax che collega Napoli, Cagliari e Palermo. È anche la prima linea marittima con contributi pubblici per l'armatore, essendosi aggiudicato la gara del ministero delle Infrastrutture per il relativo collegamento in continuità territoriale. Il servizio parte stasera. Avrà frequenza bisettimanale da tutti i porti, con partenza da Napoli (Molo 15/C Banchina Immacolatella Vecchia) ogni lunedì e venerdì, da Cagliari ogni giovedì e domenica. Le partenze da Cagliari per Palermo sono il martedì e sabato, da Palermo per Cagliari il mercoledì e la domenica. «Saranno 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», commenta l'amministratore delegato del gruppo Grimaldi, Emanuele Grimaldi. «La linea ro-pax Napoli-Cagliari- Palermo -continua- 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». La motonave impiegata sarà il traghetto Corfù, che può trasportare 956 passeggeri e 2,256 metri lineari di merce rotabile tra automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ed altro. A disposizione degli ospiti ci sono cabine interne ed esterne, fino ad un numero massimo di 464 passeggeri. Ha una serie di sistemi per ridurre l'impatto ambientale. È dotata di filtri per il trattamento dei gas di scarico che abbattano zolfo e particolato. Inoltre, la carena è rivestita con pittura siliconica di ultima generazione per ridurre l'attrito, i consumi di carburante e le emissioni.

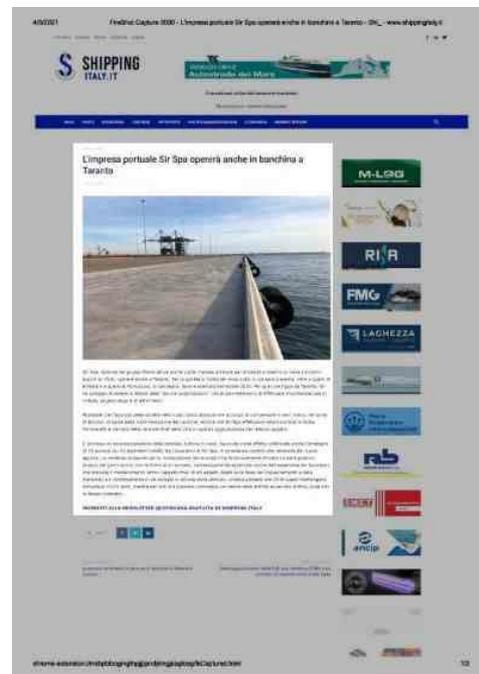


Shipping Italy

Taranto

L'impresa portuale Sir Spa opererà anche in banchina a Taranto

Sir Spa, azienda del gruppo Roma attiva anche come impresa portuale per imbarchi e sbarchi su nave e import-export di rifiuti, opererà anche a Taranto. Per la società si tratta del terzo scalo in cui sarà presente, oltre a quello di Brindisi e a quello di Portoscuso, in Sardegna, dove è sbarcata nell'estate 2020. Per quel che riguarda Taranto, Sir ha spiegato di essere in attesa delle dovute autorizzazioni che le permetteranno di effettuare movimentazione di rinfuse, project cargo e di altre merci. Probabile che l'approdo della società nello scalo ionico abbia anche lo scopo di compensare il venir meno, nel porto di Brindisi, di parte della movimentazione del carbone, attività che Sir Spa effettuava nella banchina di Costa Morena est al servizio della centrale Enel della città in quanto aggiudicataria del relativo appalto. Il processo di decarbonizzazione della centrale, tuttora in corso, ha avuto come effetto collaterale anche l'emergere di 38 esuberanti (su 83 dipendenti totali) tra i lavoratori di Sir Spa, in eccedenza rispetto alle necessità del nuovo appalto. La vertenza sindacale per la ricollocazione dei lavoratori ha fortunatamente trovato un esito positivo proprio nei giorni scorsi, con la firma di un accordo, successivamente approvato anche dall'assemblea dei lavoratori, che prevede il mantenimento entro l'appalto Enel' di 45 addetti (scelti sulla base dell'inquadramento e delle mansioni) e il ricollocamento di 38 colleghi in attività extra portuali. L'intesa prevede che 15 di questi mantengano comunque il Ccnl porti, mentre per altri 8 è possibile comunque un ritorno nelle attività al servizio di Enel, pure con lo stesso contratto.



Droga: sequestrata tonnellata cocaina in porto Gioia Tauro

Nascosta in container di banane proveniente dall' Ecuador

(ANSA) - **GIOIA TAURO**, 04 GIU - Gli agenti della Guardia di finanza e i funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno individuato al **porto** di **Gioia Tauro** oltre una tonnellata di cocaina nascosta all' interno di un container di banane proveniente dall' Ecuador. La sostanza stupefacente, per un totale di 1.126 chili ,è stata individuata attraverso un' attività di analisi di rischio e riscontri effettuata su oltre 2100 container provenienti dal continente sudamericano. Il sequestro della cocaina è stato possibile grazie ai sofisticati scanner che hanno consentito agli investigatori di scoprire dove era stata nascosta. La cocaina era di qualità purissima e per questo sarebbe stata tagliata dai trafficanti di droga, fino a 4 volte prima di essere immessa sul mercato, fruttando un introito alla criminalità organizzata di circa 225 milioni di euro. Il container all' interno del quale era stata nascosta la droga, secondo quanto si è appreso, era diretto in un **porto** della Turchia. Il sequestro è avvenuto sotto il coordinamento del procuratore di Reggio Calabria Giovanni Bombardieri e dell' aggiunto Gaetano Paci. (ANSA).

EDIZIONI | Mediterraneo | Europa-Lib | NuovaEuropa | America Latina | Brasil | English | Podcast | ANSAcheck

Cronaca

Attualità | Cronaca | Economia | Regioni+ | Mondo | Cultura | Tecnologia | Sport | FOTO | VIDEO

Attualità - ANSA2000 - ANSA Viaggia! - EcoNews - Industry 4.0 - Legali - Lifestyle - Mare - Misure - Salute - Scienza - Sono - TerraGusto

ANSA > Cronaca > **Droga: sequestrata tonnellata cocaina in porto Gioia Tauro**

Droga: sequestrata tonnellata cocaina in porto Gioia Tauro

Nascosta in container di banane proveniente dall'Ecuador

Redazione ANSA
GIOIA TAURO
04 giugno 2021
09:31
NEWS

Suggerisci
Facebook
Twitter
Pinterest

Stampa
Sei alla versione

© ANSA - CEECA FOR IMMAGINE

(ANSA) - GIOIA TAURO, 04 GIU - Gli agenti della Guardia di finanza e i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno individuato al porto di Gioia Tauro oltre una tonnellata di cocaina nascosta all'interno di un container di banane proveniente dall'Ecuador. La sostanza stupefacente, per un totale di 1.126 chili è stata individuata attraverso un'attività di analisi di rischio e riscontri effettuata su oltre 2100 container provenienti dal continente sudamericano. Il sequestro della cocaina è stato possibile grazie ai sofisticati scanner

Gioia Tauro, bilancio ok

GIOIA TAURO Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il comitato portuale, riunito in video conferenza, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2020 dell'Autorità Portuale. Tra le pieghe del documento finanziario, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi, che ne definiscono la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. Quale risultato dell'accertamento del Consuntivo 2020, definito florido e sano dai revisori dei conti, è stato rilevato: il rispetto dei limiti di spesa, disposti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la riscossione di oltre il 91% dei canoni demaniali, ma anche il pagamento delle fatture con otto giorni di anticipo, rispetto ai limiti stabiliti per legge, quale segno di attenzione verso i propri fornitori, soprattutto in questo periodo di crisi economica generata dalla pandemia. Nello specifico, dall'analisi del documento è stato accertato un avanzo di amministrazione di oltre 131 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale degli scali portuali, che ricadono nella propria circoscrizione. Tra queste, assumono rilevanza indiscussa il bacino di carenaggio per il porto di Gioia Tauro, per il quale l'Ente ha destinato 40 milioni di euro, e altre opere infrastrutturali ritenute strategiche in base a quanto definito nel Piano Operativo Triennale 2021-2023. A scopo prudenziale, l'Ente ha, inoltre, vincolato 10 milioni di euro a copertura di eventuali spese da affrontare in caso di soccombenza. Dalla illustrazione della rendicontazione, il totale delle entrate, accertate nel corso del 2020, ammonta ad oltre 25,4 milioni di euro a fronte dei circa 14,9 milioni di euro destinati alle uscite. Sono stati, complessivamente, riscossi 24,8 milioni di euro mentre i pagamenti effettuati hanno avuto una consistenza di 14,8 milioni di euro. È stato, quindi, rilevato l'aumento del valore di cassa di 10 milioni di euro, che è passato dagli iniziali 141 milioni di euro, relativi alla chiusura del 2019, agli oltre 151 milioni di euro di fine esercizio 2020. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono, immediatamente, disponibili per finanziare ulteriori opere infrastrutturali. L'oculata gestione economica dell'Ente chiude la nota dell'**AdSP** è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche nel 2020 all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio, rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Ente, al fine di sostenere la competitività dei propri porti.



Dal Fondo complementare al PNRR DL n.59/2021 ulteriori finanziamenti ottenuti per i Porti di Augusta e Catania

(FERPRESS) Catania, 4 GIU Grazie ai costanti e costruttivi rapporti fra i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ed il Ministero dei Trasporti, oggi Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, oggi l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale è tra le prime Autorità a muoversi con rapidità verso progetti che ricalchino una crescita sostenibile nel rispetto dei criteri di rilevanza, efficienza, efficacia, impatto e sostenibilità, voluti dalla Comunità Europea. Nello specifico si forniscono di seguito i dati degli importi dei finanziamenti stanziati dal Fondo complementare al PNRR: Porto di Catania: 1) Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea del porto ed rafforzamento e potenziamento della testata, per 70,00 milioni di Euro 2) Elettificazione delle banchine per 56,50 milioni di euro. Porto di Augusta: 1) Elettificazione delle banchine del Porto Commerciale per un finanziamento di 32,6 milioni di euro. Oltre a quanto sopra riportato, il porto Megarese vedrà anche iniziare i lavori per il completamento della diga foranea, suddivisi in due lotti. Per il primo lotto l'AdSP ha già stanziato dai propri fondi l'intero importo di 52,9 milioni di euro.

Successivamente, tali opere sono state inserite, su precisa richiesta dell'allora Presidente dell'AdSP Avv. Annunziata, nel finanziamento previsto dal Decreto Ministeriale n. 353 del 13 agosto 2020. Tale circostanza consentirà di spostare sul secondo lotto parte della disponibilità per un ammontare di circa 41 milioni di euro. Quanto detto garantirà la ricostruzione della diga foranea dopo un ventennio dalla sua costruzione, con l'ulteriore ed evidente vantaggio di garantire la sicurezza del porto. Dar vita a cantieri di così grandi dimensioni ha un duplice significato, da un lato ciò implica la creazione di occupazione e dall'altro l'acquisizione di ulteriore e maggiore competitività che comporterà un aumento dei traffici commerciali. Inoltre l'ente risulta assegnatario per 5.221.123,88 del Programma di Azione e Coesione Infrastrutture e RETI 2014-2020 ASSE A Digitalizzazione della Logistica per il progetto Ecosistema digitale Smart Port, classificatosi primo in assoluto tra tutti i progetti presentati ed ammessi a finanziamento. Un grande risultato e riconoscimento per la nostra AdSP, che ha avviato un importante e virtuoso processo di digitalizzazione. Sempre sul Programma di Azione e Coesione Infrastrutture e RETI 2014-2020 ASSE D Green Ports l'Ente risulta assegnatario di un finanziamento per 1.213.800,00 per la realizzazione di impianti fotovoltaici su pensiline ombreggianti, per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nelle aree parcheggio presso i porti di Augusta e Catania. Dopo un lungo periodo di difficoltà legato allo stallo, si potrà oggi cominciare a guardare al futuro con ritrovato ottimismo che differentemente dal passato poggerà su progetti ed opere. Il Commissario Chiovelli unitamente alla Segreteria Tecnica che lo ha supportato è dunque estremamente compiaciuto dell'obiettivo pubblico conseguito.



Informare

Augusta

Dal Fondo complementare al PNRR ulteriori fondi per i porti di Augusta e Catania

L' AdSP della Sicilia Orientale annuncia nuove risorse per oltre 159 milioni di euro. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha reso noto che nel decreto legge n. 59 del 6 maggio scorso, nell' ambito del Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, i porti di **Augusta** e Catania hanno ottenuto ulteriori finanziamenti. In particolare, lo scalo catanese riceverà 70,0 milioni di euro per il consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea del **porto** e il rafforzamento e potenziamento della testata e 56,5 milioni di euro per l' elettrificazione delle banchine. Per il **porto** di **Augusta** sono previsti 32,6 milioni di euro per l' elettrificazione delle banchine del **Porto** Commerciale.



inforMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

4 giugno 2021

Dal Fondo complementare al PNRR ulteriori fondi per i porti di Augusta e Catania

L'AdSP della Sicilia Orientale annuncia nuove risorse per oltre 159 milioni di euro

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha reso noto che nel decreto legge n. 59 del 6 maggio scorso, nell'ambito del Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, i porti di Augusta e Catania hanno ottenuto ulteriori finanziamenti. In particolare, lo scalo catanese riceverà 70,0 milioni di euro per il consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea del porto e il rafforzamento e potenziamento della testata e 56,5 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine. Per il porto di Augusta sono previsti 32,6 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine del Porto Commerciale.

PSA Genova Spa | **inforMARE** | **gestione generale**

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader*. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
O Altre destinazioni	4 Jun 2021	5 Jun 2021	Cerca

Indice • Prima pagina • Indice notizie

inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - (ITALIA)
tel.: 010.2402122, fax: 010.2510708, e-mail

Shipping Italy

Augusta

Dal fondo complementare al Pnrr oltre 158 milioni per banchine e dighe di Catania e Augusta

Buone notizie per i porti di Augusta e Catania dal fondo complementare al Pnrr. Nel piano sono stati infatti inseriti interventi per l'elettificazione delle banchine e il ripristino o il completamento delle dighe foranee dei due scali, per un finanziamento totale di oltre 158 milioni di euro. Nel dettaglio, per l'elettificazione delle sue banchine Augusta riceverà 32,6 milioni di euro, mentre a Catania per lo stesso tipo di intervento ne andranno 56,5. Altri 70 milioni andranno allo stesso scalo per il consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, così come al rafforzamento e potenziamento della testata. Nel porto megarese, rende noto l'**AdSP**, verrà inoltre presto avviato il completamento della diga foranea. Per il primo lotto di lavori, la cui partenza è prevista nel corso del mese di giugno, l'ente ha già stanziato tramite propri fondi l'intero importo di 52,9 milioni di euro. Gli interventi del secondo lotto potranno inoltre contare su altri 41 milioni del finanziamento previsto dal Decreto Ministeriale n. 353 del 13 agosto 2020. Insieme, spiega l'ente, le opere garantiranno la ricostruzione della diga foranea dopo un ventennio dalla sua costruzione, con l'ulteriore ed evidente vantaggio di garantire la sicurezza del porto. Nel frattempo nello scalo sono già stati completati i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga nel tratto interessato dalle testate e dalle zone limitrofe alla bocca centrale. L'**AdSP** ha ricordato che alcuni accertamenti avevano già acclarato la necessità e l'urgenza di intervenire, con maggiore sollecitudine, sulle testate della bocca centrale e sui tratti limitrofi della diga foranea esistente. In particolare questo primo intervento si è concentrato sul tratto sud e nord della testata della diga centrale 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 avevano avuto inizio nel giugno del 2019.



Redazione

Fondi PNRR, ottenuti ulteriori finanziamenti per i Porti di Augusta e Catania

Dal Fondo complementare al PNRR DL n.59/2021 ulteriori finanziamenti ottenuti per i Porti di Augusta e Catania Grazie ai costanti e costruttivi rapporti fra i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ed il Ministero dei Trasporti, oggi Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, oggi l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale è tra le prime Autorità a muoversi con rapidità verso progetti che ricalchino una crescita sostenibile nel rispetto dei criteri di rilevanza, efficienza, efficacia, impatto e sostenibilità, voluti dalla Comunità Europea. Nello specifico si forniscono di seguito i dati degli importi dei finanziamenti stanziati dal Fondo complementare al PNRR: Porto di Catania : Porto di Augusta: Oltre a quanto sopra riportato, il porto Megarese vedrà anche iniziare i lavori per il completamento della diga foranea, suddivisi in due lotti. Per il primo lotto l' AdSP ha già stanziato dai propri fondi l' intero importo di 52,9 milioni di euro. Successivamente, tali opere sono state inserite, su precisa richiesta dell' allora Presidente dell' AdSP Avv. Annunziata, nel finanziamento previsto dal Decreto Ministeriale n. 353 del 13 agosto 2020. Tale circostanza consentirà di spostare sul secondo lotto parte della disponibilità per un ammontare di circa 41 milioni di euro. Quanto detto garantirà la ricostruzione della diga foranea dopo un ventennio dalla sua costruzione, con l' ulteriore ed evidente vantaggio di garantire la sicurezza del porto. Dar vita a cantieri di così grandi dimensioni ha un duplice significato, da un lato ciò implica la creazione di occupazione e dall' altro l' acquisizione di ulteriore e maggiore competitività che comporterà un aumento dei traffici commerciali. Inoltre l' ente risulta assegnatario per 5.221.123,88 del "Programma di Azione e Coesione "Infrastrutture e RETI" 2014-2020 ASSE A "Digitalizzazione della Logistica" per il progetto "Ecosistema digitale Smart Port", classificatosi primo in assoluto tra tutti i progetti presentati ed ammessi a finanziamento. Un grande risultato e riconoscimento per la nostra AdSP, che ha avviato un importante e virtuoso processo di digitalizzazione. Sempre sul "Programma di Azione e Coesione "Infrastrutture e RETI" 2014-2020 ASSE D "Green Ports" l' Ente risulta assegnatario di un finanziamento per 1.213.800,00 per la realizzazione di impianti fotovoltaici su pensiline ombreggianti, per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nelle aree parcheggio presso i porti di Augusta e Catania. Dopo un lungo periodo di difficoltà legato allo stallo, si potrà oggi cominciare a guardare al futuro con ritrovato ottimismo che differentemente dal passato poggerà su progetti ed opere. Il Commissario Chiovelli unitamente alla Segreteria Tecnica che lo ha supportato è dunque estremamente compiaciuto dell' obiettivo pubblico conseguito.



Diminuisce il numero di container pieni trasportati

Ma le compagnie guadagnano 1,5 volte di più per teu

Antonella Teodoro

CHESTER Diminuisce leggermente il numero di container pieni trasportati dalle linee di navigazione nel primo trimestre del 2021. E' quanto si legge nell'ultima analisi trimestrale sul mercato del trasporto di container pubblicata da MDS Transmodal che offre la consueta ed approfondita analisi su otto Kpi che misurano le attività nel mercato globale di questo comparto nel periodo esaminato. Ma non è questa l'unica e forse più importante informazione contenuta nella relazione. Secondo il primo indicatore di performance, Volumi commerciali, il numero di container pieni trasportati dalle linee di navigazione è sceso leggermente nel primo trimestre del 2021, in contrasto con il resoconto del settore di una crescita continua e di una domanda eccezionale. Nonostante questo appiattimento della domanda, i movimenti globali dei containers sono aumentati del 13% rispetto al primo trimestre del 2020. 2 Capacità di spedizione Il numero di navi previste a seguito di questa crescita del 13% dei volumi è cresciuto solo del 2% nello stesso periodo, fornendo un aumento netto del 4% della capacità. La maggior parte di questi aumenti si sono verificati nel primo trimestre del 2021. 3 Utilizzo della capacità I tassi di utilizzo sono quindi rimasti molto alti, anche se si sono leggermente attenuati a livello globale, ma sono rimasti vicini al 100% sui servizi head-haul via Suez. 4 Costi e ricavi del vettore I ricavi unitari hanno continuato a crescere con le linee di navigazione: che guadagnano 1,5 volte di più per teu trasportato rispetto al terzo trimestre del 2020. I costi unitari sono cresciuti meno dei ricavi, principalmente a causa di tariffe di noleggio più elevate ed hanno riguadagnato i livelli visti l'ultima volta alla fine del 2019. I continui aumenti delle tariffe spot durante il Q1 del 2021, nonostante la domanda piatta e i tassi di utilizzo leggermente inferiori, sono inspiegabili. 5 Competitività sul mercato Le quote di mercato delle tre Alleanze sono cresciute nel corso dell'ultimo anno a scapito dei non membri dell'Alleanza. Gli spedizionieri globali hanno ancora meno scelta rispetto ad un anno fa. 6 Connettività dei porti I dieci migliori porti connessi rimangono invariati nonostante la frequenza del servizio e le fluttuazioni della destinazione nel 2020: Shanghai, Singapore, Ningbo, Pusan, Hong Kong, Qingdao, Rotterdam, Port Klang, Antwerp e Kaohsiung. 7 Prestazioni del servizio La qualità del servizio ha continuato a deteriorarsi ad un ritmo che è emerso per la prima volta durante il 2019. L'apparente miglioramento nel secondo trimestre del 2020 è un'anomalia, in un momento in cui ci sono molte meno partenze. I benefici delle operazioni dei Consorzi non vengono sperimentati dai caricatori globali, nonostante i rendimenti record dei vettori. 8 Emissioni di diossido di carbonio Le emissioni di CO2 per container trasportati (a parità di combustibile consumato), o forse, riflettendo, ad un'accelerazione dei servizi per riprendere l'orario schedato in periodi di tariffe di spedizione eccezionalmente elevate.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. Below the header, there is a navigation menu with 'SHIPPING' highlighted. The main article title is 'Diminuisce il numero di container pieni trasportati' with a sub-headline 'Ma le compagnie guadagnano 1,5 volte di più per teu'. The author's name 'Antonella Teodoro' is visible. There is a newsletter sign-up form on the right side of the page with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI STUDI' and 'A Livorno si codono due 911'. At the bottom of the page, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'MANTENERSI INFORMATI' sections.

Cna Fita, nuovo accordo sul trasporto di container

"Il tavolo nazionale container" è stato ricostituito e sostenuto per definire chiare e precise linee guida

Dopo due anni di lavoro, Cna Fita, insieme a tutte le altre associazioni dell'autotrasporto, ha siglato un nuovo accordo sul trasporto di container con le associazioni della committenza, colmando un buco di oltre 16 anni (l'ultimo accordo di settore risale al 20 dicembre 2004). "Il tavolo nazionale container" è stato ricostituito e sostenuto per definire chiare e precise linee guida e riequilibrare un settore nel quale troppo spesso le piccole e medie imprese dell'autotrasporto sono in sofferenza. Si tratta di una prima intesa in vista di un accordo complessivo. I punti principali dell'intesa riguardano la necessità di chiedere al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità di intervenire sulle Autorità di Sistema Portuale sugli operatori interessati (terminal container) per disciplinare la tracciabilità e la registrazione dei cicli operativi in modo da superare le criticità organizzative che l'autotrasporto paga e subisce nelle attese dei camion nei bacini portuali, e per le quali si rende necessario definire accordi di programma per stabilire un regime di indennizzi. L'intesa risolve anche le criticità sul ritiro dei contenitori vuoti precisando che la responsabilità sullo stato dei contenitori è del terminal/deposito che li consegna. Inoltre, è stata eliminata la differenza tra container da 20 e 40 quando il peso del contenitore da 20 dichiarato dal committente è superiore a 12.000 kg. compresa la tara. Viene prevista una clausola di salvaguardia sul gasolio a cadenza bimestrale; la tariffa di trasporto sarà modificata nel caso in cui il costo del gasolio abbia una oscillazione superiore al 2% (rincarato o ribasso) sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento qual è la quota di incidenza pari al 30%. È stato infine aggiornato il distanziere chilometrico che era fermo al 2010. L'accordo decorre dal prossimo 1 luglio e rappresenta l'avvio di una nuova fase di relazioni industriali utile a superare le spesso sterili contrapposizioni tra vettori e committenza.



Crociere, urgente un sostegno al comparto

ROMA Tanti sostegni, qualche volta a pioggia, nel decreto DL.bis in fase di varo: ma per il settore delle crociere, che è stato per anni un forte supporto all'economia dei porti e delle città d'arte, perché non c'è niente? Se lo chiedono Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica, che hanno firmato la seguente nota urgente per il governo. 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 rinviando 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, Livorno ed altri. Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 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 conclude la nota di farsene carico in sede di conversione del DL Sostegni-bis e al governo di sostenerne l'approvazione.



Traghetti, abolire limiti

ROMA 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 dice il documento 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. Dimezzare la capacità di trasporto 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. 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.

