ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 12 giugno 2021

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
sabato, 12 giugno 2021

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

12/06/2021 **Corriere della Sera** 6
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Fatto Quotidiano** 7
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Foglio** 8
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Giornale** 9
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Giorno** 10
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Manifesto** 11
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Mattino** 12
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Messaggero** 13
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Sole 24 Ore** 14
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Il Tempo** 15
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Italia Oggi** 16
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **La Nazione** 17
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **La Repubblica** 18
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **La Stampa** 19
Prima pagina del 12/06/2021

12/06/2021 **Milano Finanza** 20
Prima pagina del 12/06/2021

Primo Piano

11/06/2021 **FerPress** 21
Intervista a Rodolfo Giampieri (Assoporti): l' unità di Assoporti al centro del progetto di ripresa del Paese, dopo l' annus horribilis

Trieste

11/06/2021 **Ansa** 22
Porti: Trieste, potenziata infrastruttura ferroviaria

11/06/2021 **FerPress** 23
Porto di Trieste: al via manovra indipendente dei convogli nei terminal con riapertura varco 2

11/06/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 24
NUOVO POTENZIAMENTO DELL' INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NEL PORTO DI TRIESTE: RIAPRE IL VARCO 2, AL VIA LA MANOVRA INDIPENDENTE DEI CONVOGLI NEI VARI TERMINAL CON AUMENTO DELLA MOVIMENTAZIONE

11/06/2021 **Il Sannio** 25
PORTO DI TRIESTE, POTENZIATA INFRASTRUTTURA

11/06/2021 **Informazioni Marittime** 26
Porto di Trieste, riapre il varco 2 del Punto Franco Nuovo

12/06/2021 **La Gazzetta Marittima** 27
Da Trieste: Capodistria ci fa un baffo

11/06/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 28
Riapre il varco 2 al Punto Franco Nuovo

11/06/2021 **Ship Mag** *Redazione* 29
Trieste, la cura del ferro prosegue con l' apertura del varco 2 per il Molo V e VI

11/06/2021 **Shipping Italy** 30
Trieste Marine terminal aggiunge 170 nuove prese reefer

11/06/2021 **TeleBorsa** 31
Porto di Trieste, potenziata infrastruttura ferroviaria

Savona, Vado

11/06/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 32
Piombino-Portoferraio in 45 minuti

11/06/2021 **Il Vostro Giornale** 33
Nuova illuminazione per il porto di Savona, investimento di 4,7 mln di euro

Genova, Voltri

11/06/2021 **Ship Mag** *Redazione* 34
Arriva a Genova la prima mega portacontainer a Lng

11/06/2021 **FerPress** 35
ALIS: Di Caterina, ci dissociamo dallo sciopero del trasporto nei porti e nelle piattaforme logistiche liguri

11/06/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 36
Alis contraria a sciopero nei porti liguri

11/06/2021 **Ship Mag** *Redazione* 37
Sciopero dell' autotrasporto nei porti liguri, Alis contraria: "Così si blocca la ripresa"

11/06/2021 **Shipping Italy** 38
Trasportounito: rinviato lo sciopero dell'autorasporto in Liguria

La Spezia

11/06/2021 **Citta della Spezia** *Redazione* 39
Un filare di palme in un luogo inedito

11/06/2021 **FerPress** 40
AdSP Mar Ligure Orientale: porto, Confindustria e sindacati firmano patto per lo sviluppo del territorio

Ravenna

11/06/2021 **Shipping Italy** 42
Marcegaglia avvia con Mercitalia un nuovo treno tra Ravenna e Lione

12/06/2021 **La Gazzetta Marittima** 43
Evm Rail su Ravenna da Ungheria e Romania

Marina di Carrara

11/06/2021 **Corriere Marittimo** 44
Marina di Carrara, siglato l'accordo porto-Confindustria

11/06/2021 **Informare** 46
Accordo per il rilancio del porto di Marina di Carrara e del suo territorio

12/06/2021 **Informazioni Marittime** 47
Intermodale, cantieristica, turismo: il futuro del porto di Marina di Carrara

11/06/2021 **Ship Mag** *Redazione* 48
Marina di Carrara, firmato accordo per il rilancio del porto

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/06/2021 **Ancona Today** 49
Nascosti in mezzo al materiale per l' edilizia: scoperti cinque clandestini al porto

11/06/2021 **Ansa** 50
Cinque migranti nascosti in tir sbarcato al porto di Ancona

11/06/2021 **Ancona Today** 51
Acquaroli e Confartigianato: "Stiamo uniti, facciamo come la nazionale di Mancini"

11/06/2021 **AnconaNotizie** 53
Svolta nel caso dell' operaio ferito al porto di Ancona: in manette un 39enne

11/06/2021 **Ansa** 54
Covid: assembrati e senza mascherina in porto, controlli Ps

11/06/2021 **L'Aquila Blog** 55
Cambise: "La visione strategica della Zes Abruzzo dentro il corridoio Tirreno Adriatico"

Napoli

11/06/2021 **Informazioni Marittime** 56
Traffico merci, ad aprile Napoli e Salerno crescono del 41 per cento

11/06/2021 **Lo Strillone** *Redazione* 57
Torre Annunziata, patto sul porto gli ingegneri: 'Il futuro è nel turismo'

11/06/2021 **Metropolis Web** *Salvatore Piro* 58
Porto, l' ultimo schiaffo ai disastri di Starita: «Torre Annunziata torni nell' Autorità Portuale»

11/06/2021 **Napoli Village** 60
La Spiaggia dei pescatori di Mergellina sarà finalmente ripulita e liberata dal degrado

Bari

11/06/2021 **Il Giornale del Molise** *Andrea Nasillo* 61
Inserire il porto di Termoli nell' autorità di sistema del Mare Adriatico meridionale, la terza commissione regionale al lavoro

11/06/2021 **Termoli Online** *di La Redazione* 62
Porto di Termoli nel sistema Adriatico Meridionale, «Terza Commissione al lavoro»

Brindisi

11/06/2021 **Brindisi Report** 63
Porti di Brindisi e Igoumenitsa, il workshop internazionale sul progetto Dock-Bi

11/06/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 64
Progetto DOCK-BI: martedì 15 giugno, workshop internazionale per presentare uno studio di fattibilità sulla creazione di un GECT tra Autorità portuale di Igoumenitsa e AdSP MAM

11/06/2021 **Informazioni Marittime** 65
Brindisi-Igoumenitsa, workshop sulla cooperazione tra Authority portuali

11/06/2021 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 66
workshop sul progetto DOCK-BI

11/06/2021 **Puglia Live** 67
Bari - Progetto DOCK-BI: marted 15 giugno, workshop internazionale per presentare uno studio di fattibilit

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/06/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 68
A Milazzo si draga fino a -10 metri

11/06/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 69
Ripresa dei lavori del dragaggio del porto di Milazzo

Augusta

11/06/2021 **Siracusa Live** 70
Augusta, due portaerei della Royal Navy ormeggiate al porto

11/06/2021 **FerPress** 72
AdSP Mar di Sicilia Orientale: doppietta di navi militari al Porto Commerciale di Augusta

11/06/2021 **Shipping Italy** 73
I fondali e le banchine del porto di Augusta consentono l'approdo di due portaerei della Marina Militare italiana e inglese

Palermo, Termini Imerese

11/06/2021 **Blog Sicilia** *Redazione* 74
Un distretto della vela della Sicilia occidentale, la proposta che parte da Palermo (VIDEO)

11/06/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 76
La IX Commissione Trasporti al porto di Palermo

Focus

11/06/2021 **Il Nautilus** *Abele Carruezzo* 77
Pubblicato Studio Deloitte - ESPO: i porti europei al centro delle transizioni

12/06/2021 **La Gazzetta Marittima** 79
Navi giganti, porti e speculazioni

12/06/2021 **La Gazzetta Marittima** 80
Porti ecologici, ma il rilancio dov'è?

11/06/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 82
Blocco container in Cina: quando si risolverà?

11/06/2021 **Ship Mag** *Redazione* 83
Barbera (FISE Uniport): "Con l' ingresso dei nuovi soci, ritorniamo strategici in ambito portuale"

11/06/2021 **Shipping Italy** 84
Container: si aggrava la congestione nei porti del sud-est della Cina con 50 navi alla fonda

SABATO 12 GIUGNO 2021 www.corriere.it In Italia (con "IO Donna") EURO 2,00 | ANNO 146 - N. 138

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

SCARPA SHOP ONLINE
SPIRIT THE CLIMBER'S SPIRIT.

La ragazza scomparsa
Gli ultimi giorni di Saman
Il carabiniere: volevo salvarla
di **Alessandro Fulloni**
a pagina 23

Domani in edicola
Visual data e scrittura
l'Atlante di Calvino
di **Alessia Rastelli**
già oggi nell'App

SCARPA SCARPA.NET
SPIRIT THE CLIMBER'S SPIRIT.

Il vertice Le divisioni sui toni

Il saluto tra Mario Draghi (73 anni) e Boris Johnson (56)

Biden al G7 lancia la sfida alla Cina Ma l'Europa frena

di **Marco Galluzzo** e **Luigi Ippolito**

Partito il vertice del G7 in Cornovaglia. Debutto per il premier Mario Draghi che ha incontrato Boris Johnson. Dal presidente americano Joe Biden la sfida alla Cina con l'Europa però più cauta.

alle pagine 10 e 11
commento di **Federico Fubini**

NON SONO SOLO PROCLAMI

di **Franco Venturini**

Tre anni fa Donald Trump sbarcò in Europa agitando la bandiera dell'America First, e tutti capirono che il concetto di Occidente era diventato un ricordo sotto i colpi del suo anti-europeismo, della sua indifferenza ambientale e dei suoi sistematici dissensi con gli alleati su Nato, Medio Oriente, trattati strategici e Iran. Il viaggio di Joe Biden, che si è aperto ieri in Cornovaglia con il G7 e che lo porterà subito dopo al vertice atlantico di Bruxelles e ai colloqui con l'Unione europea prima di vedere Putin a Ginevra, ha una ragione politica molto semplice: vuole essere il contrario esatto della non rimpianta visita di Trump.

All'America di Biden non basta ricucire, riabbracciare gli alleati storici degli Stati Uniti dalla fine della Seconda guerra mondiale.

continua a pagina 30

Camilla, morta dopo l'iniezione, soffriva di piastrinopenia. Non lo aveva scritto sulla scheda per l'open day

Vaccini, rivista la campagna

Deciso lo stop di AstraZeneca agli under 60, ora si cercano dosi diverse per i richiami

di **Fiorenza Sarzanini**

Stop all'utilizzo di AstraZeneca per gli under 60. Si fermano anche i richiami. La decisione del Comitato tecnico-scientifico cambia la campagna vaccinale. Gli scienziati raccomandano al governo di aprire alla vaccinazione «eterologa», cioè all'utilizzo di Pfizer e Moderna anche per chi ha ricevuto già AstraZeneca. Ed è corsa alle scorte. Indagine sulla morte di Camilla: soffriva di piastrinopenia e non l'avrebbe annotato sulla scheda per l'open day.

da pagina 2 a pagina 9

L'EPIDEMIOLOGO BONANNI

«Non si poteva bloccare prima»

di **Margherita De Bac**
a pagina 5

IL SONDAGGIO

Licenziamenti, il 51% per il blocco

di **Nando Pagnoncelli**
a pagina 9

GIANNELLI

LE INTERCETTAZIONI

Grillo jr agli amici «In questi giorni non vediamoci»

di **Giusi Fasano**

«In questi giorni non vediamoci» dice Ciro Grillo ai tre amici. I quattro, indagati per stupro, sono intercettati in caserma. «Parliamo d'altro». E la madre di Ciro: «Sei stupido».

a pagina 20

Europei Tripletta contro la Turchia nel debutto all'Olimpico

FILIPPO MONTEFORTE / AFP

La festa degli azzurri per la vittoria contro la Turchia con l'esultanza di Lorenzo Insigne e Ciro Immobile, due dei tre marcatori

L'Italia di Mancini: bella e vincente

di **Fabrizio Roncone** e **Mario Sconcerti**

L'Italia parte bene agli Europei di calcio che si sono aperti allo stadio Olimpico di Roma. Gli azzurri battono la Turchia per 3-0, grazie ad un'autorete di Demiral e ai gol di Ciro Immobile e Lorenzo Insigne. L'Italia tornerà in campo il 16 giugno contro la Svizzera.

da pagina 46 a pagina 48 **Agresti, Bocci**

L'AMICO LOBBISTA

«Così pagavo cene (e trame) di Palamara»

di **Giovanni Bianconi**

Partecipava e pagava cene per Luca Palamara dove si «promuovevano nomine» ai vertici delle Procure. È il racconto ai pm di Perugia dell'imprenditore lobbista, Fabrizio Centofanti.

a pagina 22

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Conte e il totem dei mandati

Appena diverrà leader dei grillini, a Conte spetterà avviare l'operazione verità nel Movimento, ponendo fine alla logica del doppio mandato e dicendo in pubblico ciò che sostiene già in privato.

continua a pagina 13

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

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Ad Astra

Come quei fedeli che credono in Dio nonostante certi preti, molti di noi si ostinano a fidarsi della scienza nonostante gli sbandamenti di scienziati e comitati. Il successo della campagna vaccinale ci aveva aiutato a dimenticare le capriole sull'uso delle mascherine, sulla pericolosità del virus e sull'indicazione di vaccinare con AstraZeneca soltanto i giovani, completamente ribaltata nei mesi successivi senza neanche una parola di spiegazioni o di scuse. Poi però qualcuno deve aver peccato di hybris, perché soltanto una sbornia di tracotanza poteva mettere in moto la macchina dell'open day. Dopo tanto pasticciare si era finalmente trovato un criterio chiaro, quello dell'età. Che bisogno c'era di anticipare la vaccinazione dei ragazzi, se non l'ansia di accelerare le pratiche del «liberi tutti» estivo che già l'anno scorso aveva portato male? Non solo: ai giovani è stato messo a disposizione l'unico vaccino di cui esistevano scorte inevase. L'AstraZeneca che molti anziani non avevano voluto, benché fosse stato loro suggerito, ha finito per essere rifilato proprio alla categoria di persone a cui era stato sconsigliato. Qualcuno riesce a scorgere una logica scientifica in tutto questo?

Adesso il comitato che sussurra al governo decide di cambiare in corso d'opera il vaccino agli under 60 già avviati sulla via di AstraZeneca, quando fino a ieri gli scienziati si dichiaravano perplessi sugli effetti di un simile mix. E la credibilità? Fino a esaurimento scorte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c1. DCB Milano

Grillo in visita all'ambasciata cinese, Conte invece non va. Ma gli atlantisti fuori stagione si scandalizzano lo stesso. Davanti agli Usa sanno solo sbattere i tacchi

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Sabato 12 giugno 2021 – Anno 13 – n° 160
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 – 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 – fax +39 06 32818.230

€ 3,90 con il mensile FQ MillenniuM
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

VACCINI & BREVETTI

Il doppio gioco di Usa e Europa contro i poveri

VALENTINO A PAG. 4 - 5

N.2 EUROPARLAMENTO

Castaldo: "Tasse e vaccini, Biden davanti a Draghi"

MARRA A PAG. 6

COMUNALI A SINISTRA

Torino: il rischio è che nessuno vinca le primarie

BOFFANO A PAG. 9

INTERVISTA A ZUCMAN

"Patrimoniale, o i ricchi pagano meno di tutti"

A PAG. 7

» PROCESSO A PRATO

La mafia gialla: il capo dei capi ora parla cinese

» Stefano Vergine

"Per vedere se un fratello è fedele non ci si può basare sulle parole: deve essere disposto ad andare in carcere e ammazzare le persone... I fratelli mi rispettano perché sono il capo, e il capo può decidere qualsiasi cosa". È il 6 gennaio 2013, Zhang Naizhong, oggi 61 anni, cittadino cinese residente da anni in Italia, sta tornando sulla sua Bmw verso Roma.

A PAG. 16

AZ SOLO OVER 60 SPERANZA E CTS FERMANO GLI OPEN DAY

Figliuolo s'arrende Ora fuori i numeri

DANNI AL PIANO VACCINI E NIENTE DATI SU QUANTI HANNO AVUTO L'ASTRAZENECA

GIARELLI, GRASSO, MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 2 - 3

La cattiveria

Guido Barilla: "Ragazzi, rifiutate i sussidi e mettetevi in gioco". Rinunciate all'azienda di famiglia

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

• **Padellaro** La tarantella vaccini *a pag. 3* • **Coltorti** 5S, sì ai 3 mandati *a pag. 11*
• **Davigo** Processi su querela *a pag. 18* • **Lerner** Logistica da squadristi *a pag. 24*

GUERRA DEL LAVORO Vicino Lodi Nove feriti, uno grave

FedexTnt: raid squadrista contro gli operai licenziati

■ Sarà un'indagine a svelare se il presidio dei lavoratori assaltato con bastoni e bottiglie è stato opera di bodyguard pagati dall'azienda

A PAG. 13

CENTOFANTI CONFESSA

"Migliaia di euro per Palamara e le cene a sbafo"

MASSARI A PAG. 15

CHE C'È DI BELLO

Risa con Dupieux, il Reich a teatro, Ccp rosso antico

DA PAG. 20 A 23

Scuse e dimissioni

» Marco Travaglio

Nel disastro con scaricabarile degli *Open Day* – tutt'altro che imprevedibile, anzi ampiamente annunciato dal *Fatto* e dall'associazione Luca Coscioni – alcuni dati sono incontestabili. **1)** Se il generalissimo Figliuolo, affetto da annuncite e ansia da prestazione, non avesse promesso ritmi di vaccinazioni che non poteva mantenere (e infatti non ha mai mantenuto), la follia di almeno mezzo milione di persone sotto i 60 anni vaccinate con Astrazeneca contro le indicazioni dell'Aifa non si sarebbe mai verificata. **2)** Senza gli *Open Day* indiscriminati per svuotare i frigoriferi pieni di fiale AZ, i nostri ragazzi non avrebbero aggiunto al rischio zero di morire per Covid il rischio X (si vedrà quanto alto o basso) di morire per reazioni avverse. **3)** Se avessimo seguito l'esempio della Germania, anziché crederci più furbi dei tedeschi per recuperare il terreno perduto nel passaggio da Arcuri (Italia davanti alla Germania) a Figliuolo (Italia doppiata dalla Germania), Camilla Canepa sarebbe ancora viva: è vero che aveva una patologia autoimmune e chi l'ha vaccinata e dimessa ai primi sintomi trombotici ha commesso un grave errore; ma senza gli *Open Day*, difficilmente sarebbe stata vaccinata. **4)** Arcuri, al posto di Figliuolo, sarebbe già stato lapidato sulla pubblica piazza, mentre il centrodestra e tutti i giornaloni al seguito ne chiederebbero l'arresto per omicidio volontario. **5)** Figliuolo (col Cts e il governo che hanno tardato troppo a fermare il suo delirio) è riuscito nell'ardua impresa di seminare altra sfiducia nei vaccini e di far passare pure le peggiori Regioni dalla parte della ragione.

Difficile obiettare alcunché al presidente ligure Toti che pubblica l'ultimo foglio d'ordini del generalissimo per la leggendaria "spallata di giugno" (1 milione di vaccini al giorno promessi e naturalmente mai visti). Il 3 maggio, Figliuolo sproloquiava: *"Dobbiamo usare tutte le dosi, altrimenti il programma non raggiungerà gli effetti desiderati nei tempi voluti. È probabile che in quella che si chiama 'rolling review', la revisione dovuta all'esperienza accumulata durante le vaccinazioni, si possa raccomandare anche per gli under 60... I vaccini vanno impiegati tutti. Astrazeneca è consigliato per determinate classi, ma l'Ema dice che va bene per tutti, come dimostra la Gran Bretagna (che con l'Ema non c'entra nulla,* nda). *È chiaro che ci sono effetti collaterali, ma sono infinitesimali".* E citava, a sostegno della sua tesi bislacca, anche l'Aifa. Che invece, ancora a fine maggio, ribadiva l'uso preferenziale dei vaccini a vettore virale per gli over 60. Ieri Figliuolo, come al solito, ha inoculato all'intera nazione un'alluvione di parole a vanvera. Ne mancavano sei: "Scusatemi, è colpa mia, mi dimetto".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano. Tel 06 589090.1

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXVI NUMERO 138 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 12 E DOMENICA 13 GIUGNO 2021 - € 2,50

Per Salvini è situazionismo, ma per i Berlusconi la federazione con la Lega è parte di un grande piano (aziendale) per il dopo

Il piccolo progetto della federazione con Matteo Salvini, il partito unico, è uno spicchio del più grande progetto che avanza in famiglia e in azienda: mettere a posto le cose. Sistemare. Tutto. Anche Mediaset e pure Mondadori.

DI SALVATORE MERLO

Proiettarsi nel futuro, dunque. Con ordine. Con la pace nel sangue. E' da tempo che Marina e Pier Silvio Berlusconi ci pensano, ne parlano con il padre, soppesano ogni aspetto della questione. Sono ragionamenti ciclici. Ma sempre più frequenti, dicono. Stringenti. E infatti i pranzi del lunedì, ad Arcore, a casa del Cavaliere, con Silvio e Fedele Confalonieri, da qualche tempo, più che mai pare siano diventati lo sconfinato oceano da cui sorgono le bufere e i miraggi, si tracciano le rotte, s'immaginano i punti d'approdo definitivi per quell'incredibile vicenda umana, per quell'irripetibile romanzo (o musical, a seconda dei punti di vista), che va sotto il nome di "vita di Silvio Berlusconi". Il Titano ribelle, mezzo Prometeo e mezzo Anticristo, anomalo perché in conflitto d'interessi, in conflitto d'interessi perché anomalo, chiamato dal destino a imporsi, a distruggere, a dilaniare anche se stesso per trentacinque anni in una battaglia e in una sofferenza sovrumane. Così, arrivato adesso al traguardo glorioso degli ottantaquattro anni, sconfitto persino il Covid come fosse la procura di Milano, attorno al Cavaliere invecchiato ma non domo, lui che continua malgrado tutto a smaniare e concupire al punto da immaginarsi sul serio candidato alla presidenza della Repubblica ("Meloni e Salvini me l'hanno promesso"), ecco che cala l'intelligenza protettiva degli affetti. E' infatti con una certa dose di pragmatismo che ad Arcore, a Segrate, a Cologno Monzese e in via Paleocapa a Milano, assecondano, benedicono e spingono il piano della federazione con la Lega. Che poi significa partito unico, anzi "l'inizio di un percorso" verso il partito unico, come ha detto Berlusconi stesso la settimana scorsa a Mariastella Gelmini, Renato Brunetta e Mara Carfagna facendoli trasecolare. Ma quello che per il Sultano immaginifico è soltanto il penultimo rilancio della sua vita straordinaria e cantabile, per i figli e gli amici di una vita è invece una messa in sicurezza del grande Silvio. Padre e fratello acquisito. E' la certezza di una via d'uscita onorevole per l'uomo attorno al cui carisma ludico e monarchico ha tumultuosamente danzato l'intera Seconda Repubblica. Mettere a posto, si diceva. Ogni cosa. E infatti, mentre ci si avvia a una rapida ma accidentata fusione con la Lega, ovvero a un disimpegno da quella fatica quotidiana della politica che tuttavia porterà Berlusconi a essere il presidente del più grande partito d'Italia, ecco che la scelta politica s'intreccia con quella aziendale. Come sempre. Tutto conduce a una nuova visione del ruolo della famiglia nel capitalismo italiano ed europeo. Meno politica significa anche forse meno Italia, in prospettiva. E l'idea, sempre più precisa, sempre più messa a fuoco, dopo l'uscita da Mediobanca, è infatti quella di trasformare Fininvest, la holding famigliare, in una grande finanziaria sul modello Exor, la holding olandese controllata dalla famiglia Agnelli-Elkann. Spalancare l'orizzonte a nuove prospettive d'investimento. E dunque - perché no? - lasciare anche la guida diretta delle aziende editoriali.

(segue a pagina quattro)

Sull'onda dell'emotività

Il caso AstraZeneca e la strategia vaccinale che segue il sentiment

Nuovo cambio: ora AZ per gli over 60 e Pfizer/Moderna per i più giovani. Così si incrina la fiducia nei vaccini

Per l'Ema va bene per tutti

Roma. AstraZeneca, ultimo capitolo. Stop al vaccino anglo-svedese contro il Covid per le persone con età inferiore a 60 anni, sia per la prima che per la seconda dose. E agli under 60 che hanno già ricevuto la prima dose di AstraZeneca saranno somministrati solo i vaccini mRna, quelli di Pfizer e Moderna.

Tutto immutato invece – almeno per il momento – per l'altro vaccino a vettore virale, quello di Johnson & Johnson, per il quale continua a valere la raccomandazione già in vigore di Aifa per un uso "uso preferenziale per gli over 60". (Rodriguez segue a pagina quattro)

In Cornovaglia

Biden lancia il G7 e l'occidente nella "vaccine diplomacy" per raggiungere l'immunità globale

Bruxelles. Il primo summit del G7 con Joe Biden vuole partire alla riconquista del mondo con un'alleanza delle democrazie per contenere la Cina. Il premier britannico, Boris Johnson, che presiede la riunione ieri ha aperto i lavori dicendo che "non dobbiamo ripetere gli errori" degli ultimi 18 mesi sulla pandemia e nemmeno quelli della crisi economica del 2008. I suoi ospiti hanno dovuto sorbirsi uno slogan della sua campagna elettorale: "Level up our societies", "far salire di livello le nostre società". Ma la riconquista dell'influenza globale passa dall'uscita di tutti dalla pandemia e dalla diplomazia dei vaccini. La decisione con conseguenze immediate più importanti potrebbe essere la donazione di un miliardo di dosi e gli sforzi per le forniture ai paesi a basso e medio reddito. (Carretta segue a pagina quattro)

Piano con l'euforia

Serve ancora prudenza. Non possiamo abbassare la guardia. I numeri sono chiari

Non mi piace e perciò non voglio fare l'uccello del malaugurio, ma francamente è impressionante vedere un'atmosfera estremamente

DI SILVIO GARATTINI

ottimista. Molte persone sembrano essere scatenate a godersi un'aria di fine pericolo, i giovani reclamano il ballo, i ristoranti non sono mai stati così pieni di gente, così come i negozi e i supermercati. Se è comprensibile cercare di ritrovare una specie di normalità, non è accettabile abbassare la guardia. Troppa gente senza mascherine e troppi assembramenti quando invece è necessario continuare a coltivare la prudenza. (segue a pagina quattro)

UNA PROPOSTA | NELL'INSERTO

La pandemia deve cambiare il rapporto tra imprese e credito

DANIELE VACCARINO, PRESIDENTE CNA

Verità sui pm forcaioli

Le motivazioni della sentenza Eni-Shell sono un guaio serio per De Pasquale e Spadaro

Roma. Nelle motivazioni, depositate mercoledì, della sentenza con cui il tribunale di Milano ha assolto lo scorso marzo tutti gli imputati del processo Eni-Shell, incentrato sulla presunta corruzione per l'acquisto del giacimento petrolifero Opl 245 in Nigeria, non ci sono soltanto dure critiche dei giudici nei confronti della decisione dei pm milanesi Fabio De Pasquale e Sergio Spadaro di non depositare nel corso del dibattimento alcuni atti favorevoli agli imputati (fatti per i quali i due magistrati risultano ora indagati dalla procura di Brescia con l'ipotesi di rifiuto di atti d'ufficio). La sentenza contiene altri passaggi importanti, completamente ignorati dagli organi di informazione, ma che invece meriterebbero un po' di attenzione. In queste poche righe, infatti, il collegio giudicante presieduto da Marco Tremolada condanna senza appello la logica giustizialista che sembra aver ispirato i pm nel muovere le accuse contro Claudio Descalzi, Paolo Scaroni e gli altri imputati, ricordando agli inquirenti milanesi (e non solo) due principi fondamentali su cui dovrebbe basarsi la giustizia in un paese civile. Primo: per condannare le persone occorrono prove. Secondo, e corollario del primo: no, i politici non sono – secondo una logica davighiana – tutti corrotti non ancora scoperti. L'affermazione del primo principio, per quanto paradossale, non sorprende. Erano stati gli stessi pubblici ministeri nella loro requisitoria a chiedere di condannare gli imputati specificando di non essere in grado di fornire alcuna prova sostanziale dell'accordo corruttivo, ma di poter offrire soltanto una "prova indiziaria". Su questo i giudici ricordano una particolare affermazione resa dal pm De Pasquale il 21 luglio 2020: "Non chiedeteci una probatio diabolica. Chiedeteci una prova che sia congrua rispetto a quello che dicono le convenzioni internazionali, cioè che bisogna utilizzare anche gli indizi, bisogna utilizzare tutto ciò che si conosce, non bisogna cercare banalmente, come se fosse la serie televisiva, la pistola fumante". (Antonucci segue a pagina tre)

Meglio Barilla che a casa

CONTRO MASTRO CILIEGIA

Un altro super ricco di cui non seguiamo con particolare interesse le avventure, al pari di Briatore, e che non ci sta nemmeno particolarmente simpatico, sempre al pari, almeno da quando, dopo aver detto una cosa persino normale, cioè che gli piacevano le famiglie dove la mamma butta la pasta, si è rimangiato tutto per paura degli scalmanati che lo accusavano di essere il nuovo Hitler, è questo Guido Barilla. Della famosa fabbrica. Ma come per Briatore, tocca stare dalla sua parte, per ristabilire le proporzioni. Intervistato dalla Stampa, e si parlava di sblocco dei licenziamenti, ha detto, come tutti gli industriali, che la crisi sarà "profonda", ma ci "potrà essere una controtendenza". Poi, alla solita banale domanda sul perché tanti imprenditori non trovino manodopera, ha risposto quel che non è tutta la verità, e nient'altro che la verità, ma è pur sempre una cosa in molti casi vera: "Molte persone scoprono che stare a casa con il sussidio è più comodo rispetto a mettersi in gioco cercando lavori probabilmente anche poco remunerati". Poi ha detto: "Ragazzi: non sedetevi su facili situazioni, abbiate la forza di rinunciare ai sussidi facili e mettetevi in gioco". Le stesse idee di Macron o di Obama. E' stato coperto di insulti. Forse da parte di gente che ieri non lavorava. *(Maurizio Crippa)*

IL GOVERNO A DUE VELOCITA'

Rinunciare alla solidità della maggioranza o a quella delle riforme? Viaggio nei prossimi 50 giorni di Draghi senza unanimità. Occhio a concorrenza (entro giugno), giustizia (prescrizione), Mps (nuovi assetti e forse nuovo ad)

Un importante esponente del governo, con dense frequentazioni nelle stanze di Palazzo Chigi, sintetizza così, a microfoni spenti, quello che nei prossimi giorni diventerà il tema cruciale per capire come potrebbero cambiare gli equilibri politici tra il presidente del Consiglio e i partiti che sostengono questa maggioranza. La sintesi è composta da quattro parole ("governo a due velocità") che fanno riferimento a un concetto che spiega perché Mario Draghi, in via precauzionale, ha consigliato ai ministri di evitare per il momento di prendere vacanze. "Ad agosto – dice il nostro interlocutore – inizia il semestre bianco, a settembre saremo in piena campagna per le amministrative, a ottobre inizieranno i primi movimenti per il Quirinale e per questo, già nelle prossime ore, comprenderemo che strada sceglierà il presidente del Consiglio tra il mettere in discussione la solidità della maggioranza e il mettere in discussione la solidità delle riforme". Il nostro interlocutore ci accompagna nel viaggio forse più complicato del governo Draghi, quello all'interno del quale il capo dell'esecutivo sperimenterà cosa vorrà dire passare dalla stagione dell'insindacabilità a quella della sindacabilità, e ci suggerisce di seguire tre piste sulle quali, nei prossimi cinquanta giorni, il governo sarà costretto a sperimentare delle maggioranze diverse rispetto a quelle attuali. Il primo provvedimento divisivo, che il governo intende portare a casa prima di agosto, è quello relativo alla giustizia e il nostro interlocutore sostiene che a Palazzo Chigi si dà quasi per scontato che quando la riforma Cartabia verrà portata al vaglio della maggioranza su almeno tre fronti il M5s scatenerà "un dibattito identitario": cambiare la prescrizione, che per Draghi è "una priorità"; individuare in Parlamento nuovi criteri relativi alla priorità dell'azione penale; porre i limiti all'appellabilità delle sentenze di primo grado. Difficilmente sulla riforma della giustizia vi sarà la stessa unanimità che il governo ha avuto sul Pnrr (pur essendo la riforma della giustizia figlia del Pnrr votato dagli stessi deputati che si preparano ora alla lotta) e allo stesso modo difficilmente vi sarà unanimità su una legge che il presidente del Consiglio, a quanto risulta al Foglio, intende approvare un mese prima della scadenza individuata nel Pnrr: la concorrenza. Il Pnrr prevede che il disegno di legge annuale sulla concorrenza "verrà presentato in Parlamento entro il mese di luglio 2021" ma la novità di queste ore è che l'obiettivo del premier è avere un testo da validare almeno in Consiglio dei ministri entro la fine di giugno: a costo anche qui di rischiare di perdere l'unanimità della maggioranza e anche a costo di verificare se corrisponde o no a verità ciò che Giancarlo Giorgetti ha detto al presidente del Consiglio, "sulla concorrenza per il commercio al dettaglio la Lega voterà no". A Palazzo Chigi si dà per scontato che anche sulla concorrenza la maggioranza potrebbe perdere pezzi (occhio alla Lega e al M5s). E lo stesso ragionamento, ancora più preoccupato, lo si fa se si accende una luce su un altro fronte che potrebbe portare il governo a litigare con la vecchia maggioranza rossogialla. Il fronte in questione riguarda il futuro di Mps e la tesi sostenuta due giorni fa sulla Stampa da Gianluca Paolucci trova diversi riscontri: l'intenzione del governo è dividere Mps, provando a cedere la parte più sana della banca a Unicredit (sportelli) e spostando il grosso dei dipendenti di Mps (circa 6.000) a Mediocredito Centrale. Avvicinarsi a questo obiettivo significherebbe non solo smembrare Mps (di fatto diventerebbe un'altra banca) ma anche accelerare una ristrutturazione della banca che porterebbe tra le altre cose a far cadere con discreta velocità l'attuale ad di Mps (Guido Bastianini) proprio nella stessa città in cui ha scelto di candidarsi alle suppletive di ottobre il segretario del Pd Enrico Letta. Il Pd, così risulta al Foglio, ha chiesto al governo di non aprire il dossier Mps prima di ottobre ma ciò che è stato risposto al Pd da chi ha in mano il dossier Mps è che "senza fare nulla a ottobre Mps non ci arriva". Per Draghi, su questi tre fronti, inizia dunque una nuova stagione. Dove il rischio di dividere la maggioranza non sarà un modo per comandare *(divide et impera)* ma solo per provare a governare e a evitare che ciò che potrebbe essere fatto oggi con urgenza finisca rovinosamente nelle sabbie immobili del semestre bianco. Visto il Draghi degli ultimi tempi c'è da essere ottimisti.

Sicuro: vinceremo noi!

Gli Europei saranno nostri e il Recovery servirà per lo stadio della Nazionale: 130 mila posti a Catania

Il Campionato europeo viene vinto dall'Italia di Mancini. Parliamoci chiaro: non esiste avere quattro coppe del mondo e un solo trofeo europeo. Il ct Mancini

DI MAURIZIO MILANI

porterà la seconda vittoria. Ma come farà? Mancini è in contatto telefonico fisso con Zeman. Anche se la Federazione non vuole divulgare la notizia. Zeman è da tutti considerato il più bravo allenatore della storia del calcio. Mancini lo stima molto. Senza togliere meriti al "Mancio" il trenta per cento dei suoi successi dipende dal boemo (Zdenek).

Zeman attualmente si trova a Singapore ad allenare la Lokomotiv Calcutta. Alla sera però vede tutti gli allenamenti degli azzurri. E decide insieme con Mancini. Zeman per esempio vorrebbe giocare senza portiere. O meglio un portiere che sta fisso a centrocampo e urla: "Tutti avanti!". Mancini è perplesso. Vedremo durante il torneo.

Oltre al grande Zeman, Mancini si consulta anche con Beppe Severgnini. In pratica fa tutto quello che decide Severgnini. Ieri per esempio gli ha detto di far giocare Belotti fisso e di mandar via Gabriele Oriali. Vedremo il ct cosa farà. Dispiace far accomodare alla porta Gabriele Oriali ma Severgnini è stato categorico: "Oriali deve andare in panchina a fianco di Mourinho", da oggi "nuovo ct del Portogallo". La notizia è la più clamorosa della storia del calcio. Arrivata adesso. Solo per il periodo dell'Europeo il ct della Nazionale campione in carica sarà José Mourinho. Ha avuto una delega prefettizia e il nulla osta dalla sindaca Raggi. Finito l'Europeo tornerà allenatore della Roma; squadra di cui sono tifoso. La finale Italia-Portogallo vedrà in panchina da una parte Mancini-Zeman, che per meriti sportivi la Federazione lo ha promosso vice Mancini. Di fatto lo era già. Sull'altra panchina Mourinho-Antonio Conte, che sarà il nuovo ct della Nazionale di Ronaldo dopo gli Europei. (segue a pagina due)

Andrea's Version

Abbiamo perso, su, incartiamo e andiamo. Il gender ha vinto, si resta maschi per cinque minuti, poi si diventa femmine, poi di nuovo maschi, partoriremo forse come tali, è finita, dai, e vale appunto, la cosa, per noi bestie capaci di arrivare fino a un certo punto, ma la patatina fotocopia del pistolino, quello ci viene troppo. Andiamo via. Anche quell'altra, tra l'altro, abbiamo perso: che il pianeta nostro è marcio, anche se non è vero. E gli oceani saranno asciutti tra sei mesi, e gli orsi polari porteranno le ciglia finte per colpa del dopobarba più dannoso del destino degli astri, mentre i leoni ci faranno miao con la zampetta. Andiamocene, su. A godersi il paradiso in Terra resteranno i vincitor*. Noi lontano, a vagare per lo spazio. Roba da miliardari solo al momento, domani costerà due lire e sarà riservato proprio ai fobici che gli emancipati mal sopportano. Lassù ci spediranno, in ogni caso. Facciamocene una ragione. Approderemo con un razzo enorme sopra un pianeta arido e ci sapremo adattare. Il primo abitante che incontreremo, però, lo chiameremo "marzi". Marzi e basta. Col tempo aggiungeremo "ano". Forse. E' un buon affisso e ci appare bello. Ano. Potrebbe avere un gran futuro anche lassù. Solo che ci vogliamo pensare sopra, ok?

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

La destra al Colosseo

Presentazione show di Michetti: "Io come Augusto". Matone: "Ero favorita. Ho salvato la Lega"

Roma. Un urlo: "Cameratttaaaa!". Enrico Michetti si gira. E' arrivato Vittorio Sgarbi. Si può iniziare. Prima le foto, però. "Vitto', mettiti la mascherina: ti prego", gli intima Simonetta Matone. Sparata di flash. "Mi sembra di stare a un matrimonio", confessa l'avv. cav. prof. "Michettone", come lo chiama Sgarbi. Non sono i tre sindaci che ballano sulla stessa mattonella a sinistra (Gualtieri-Raggi-Calenda), ma il tridente del centrodestra: sindaco, prosindaco e assessore alla Cultura. Siamo al tempio di Adriano, ma potrebbe essere il Colosseo. Sono indomabili. E qui è tutto Spqr. (Canettieri segue a pagina quattro)

Calabria infelix

Letta rompe con Irto, e punta al campo largo: dai 5s alle Sardine. L'ipotesi di Anna Falcone

Roma. Di chi fidarsi? Enrico Letta allarga le braccia in segno di sconforto: "A Nicola ho chiesto di guidare, da riferimento del Pd in Calabria, un percorso che punti alla scelta di una candidatura rappresentativa del campo largo", racconta ai suoi confidenti il segretario del Pd. E però Nicola, cioè Irto, forse in quell'invito c'ha visto un che di ambiguo, se con i suoi amici si sfoga così: "Letta m'ha detto che serve una candidata donna per fare l'accordo col M5s, ma che se poi l'intesa non arriva allora torno io". E così Irto s'è ritirato, e ora si fa un gran parlare di Anna Falcone come portacolori della sinistra. (Valentini segue a pagina quattro)

Il Mossad canta

Il capo dei servizi israeliani (fino a 12 giorni fa) concede una strana intervista rivelatoria

Roma. Giovedì sera la rete tv israeliana Channel 12 ha trasmesso una strana intervista di più di un'ora a Yossi Cohen, che ha lasciato il posto di direttore del Mossad dodici giorni fa. E' strana perché per la prima volta un ex capo dell'intelligence rivela informazioni a proposito dei sabotaggi e delle operazioni in Iran – di solito Israele mantiene un silenzio ambiguo – e lo fa a distanza così breve dalla fine del suo incarico. Ed è strana anche perché in molti casi è la giornalista che lo intervista, Ilana Dayan, a rivelare dettagli importanti senza essere contraddetta. L'impressione è che Cohen voglia sfruttare i successi di quando era direttore del Mossad per accumulare capitale politico in vista di una futura candidatura a primo ministro di Israele, che infatti a fine intervista "non esclude", anche se "non ora" (per un po' non ci dovrebbero essere più elezioni dopo quattro elezioni in soli due anni). Cohen racconta di avere estrema familiarità con i siti nucleari iraniani e che se potesse farebbe vedere alla giornalista i sotterranei di Natanz. (Rainer segue a pagina due)

The Narrative

Quando c'entra Israele i giornalisti diventano attivisti *woke*, ci dice Matti Friedman

Milano. La nuova coalizione che domenica dovrà ottenere la fiducia alla Knesset, il Parlamento israeliano, "non sarà facile da gestire e potrebbe non durare a lungo", dice al Foglio Matti Friedman, "ma riflette in modo interessante e positivo la società israeliana, dalla destra alla sinistra, includendo per la prima volta un partito arabo. E non un partito arabo qualunque, ma il Movimento islamico che oggi è guidato da uno tra i politici più intelligenti del paese, Mansour Abbas". Matti Friedman, poco più che quarantenne felice di vivere a Gerusalemme perché "quando sei qui questo è un posto reale, non un ideale o una questione da risolvere", scrive su molti giornali internazionali, dal New York Times all'Atlantic, e scrive libri, l'ultimo è stato pubblicato da Giuntina nell'aprile scorso, si intitola "Spie di nessun paese. Le vite segrete alle origini di Israele". Friedman indaga la storia e il passato per raccontare l'attualità con uno sguardo che si discosta parecchio dal modo con cui si parla solitamente di questa parte di medio oriente. Non siamo "una questione che riguarda confini, attacchi, territori espropriati, muri e deboli tregue, dice: siamo persone, popoli, intrecci, storie, contaminazioni, e tanta, tantissima convivenza. "La gente tende a pensare che la linea di divisione tra 'arabo' ed 'ebreo' sia molto definita e immagina gli ebrei in Israele come degli europei bianchi. Ma più vivi qui, più ti accorgi che le cose sono molto più sfumate. Metà degli ebrei che abitano in Israele ha radici nel mondo islamico, in paesi come il Marocco, lo Yemen, la Siria. Le prime spie di Israele – che sono le protagoniste del suo ultimo libro – erano ebrei che potevano tranquillamente passare per arabi, forse perché le loro identità arabe non erano affatto fittizie. Erano nativi del mondo arabo e questa è una grande parte di quel che Israele è oggi, una cosa che moltissimi in occidente trovano difficile da capire. Nel 2021, è molto più importante conoscere e comprendere questo Israele, l'Israele mediorientale, più che l'Israele delle origini, del socialismo e dei kibbutz". (Peduzzi segue a pagina due)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

TECNICA INDUSTRIALE .COM MOTORIDUTTORI

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

SABATO 12 GIUGNO 2021

Anno XLVIII - Numero 138 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ISSN 2532-4071 Il Giornale (ed. nazionale-online)

TECNICA INDUSTRIALE .COM MOTORIDUTTORI

Oggi in edicola la «Seconda guerra mondiale» vista da Emilio Canevari

L'AGENZIA DELLE ENTRATE

«Macché privacy» Così il fisco ci dichiara guerra

L'Erario affila le sue armi contro l'evasione fiscale e riesuma il Redditometro: controlli a chi sfora del 20% il rapporto tra entrate e spese. «Basta invocare la privacy», dice il numero uno delle Entrate Ernesto Maria Ruffini. I dubbi dell'esperto Ranieri Razzante.

Manti a pagina **9**

A SENSO UNICO Con tre gol nella ripresa l'Italia ha battuto 3-0 la Turchia

VITTORIA ALL'ESORDIO AGLI EUROPEI

EuroItalia, buona la prima Tre gol alla Turchia per sognare in grande

Cordolcini, **Damascelli**, **Di Dio**, **Ordine**, **Pagnoni**, **Pisoni** e **Visnadi** da pagina **34** a pagina **36**

SVOLTA SUI VACCINI

BASTAZENECA

Il Cts blocca Astrazeneca per chi ha meno di 60 anni
Scontro governo-Regioni sulle responsabilità del caos

Dopo la morte di una ragazza di 18 anni il Cts ha deciso di bloccare Astrazeneca per chi ha meno di 60 anni. Ma lo scontro tra governo e Regioni sulle responsabilità del caos continua. Il percorso accidentato del vaccino di Oxford è come un thriller con troppi colpi di scena.

Angeli, **Cuomo**, **Cusmai** e **Tagliaferri** da pagina **2** a pagina **5**

LIBERTÀ E RISCHI

Dosi ai ragazzi e il dilemma di noi genitori

di **Stefano Zecchi**

a pagina **3**

L'IPOCRISIA DI CHI CHIEDE PIÙ TASSE

di **Nicola Porro**

A febbraio di due anni fa, uno degli uomini più ricchi del pianeta, Warren Buffett si fa intervistare in una trasmissione di punta di *Cnbc*, *Squawk Box* per dire, e non era la prima volta, che «i ricchi sono decisamente "sottotassati"». Il suo collega (in termini di conto corrente) Bill Gates disse un anno prima a Fareed Zakaria sulla *Cnn* che occorreva alzare le imposte sui più ricchi. Alla vigilia delle presidenziali americane del 2020, diciotto miliardari a stelle e strisce scrivono una lettera aperta per chiedere al governo di mettere una tassa sui super ricchi. Tra di loro George Soros, quello che distrusse il valore di lira e sterlina, grazie alle sue spericolate e vincenti speculazioni. E c'era anche Chris Huges, cofondatore di *Facebook*, nuovo ricco grazie ai dati di miliardi di cittadini globali.

Ciò che li mette tutti insieme è la loro favolosa ipocrisia. C'è il miliardario che fa affari solo sulla vecchia economia, c'è il giovane della Silicon Valley pronto a qualsiasi *diversity*, c'è lo speculatore stile Anni 80, c'è il monopolista dei sistemi operativi mondiali, tutti che piagnucolano su quante poche tasse pagano. Bisognerebbe ricordare loro due cose banali.

La prima riguarda i loro guadagni. Essi non derivano dalla fortuna, ma dai loro comportamenti. Avrebbero potuto, se gli utili e i loro (...)

segue a pagina **9**

GLI AUTOSCATTI MOSTRATI A PECHINO

Il rover cinese sul pianeta rosso si scatta il primo selfie marziano

di **Massimiliano Parente**

a pagina **14**

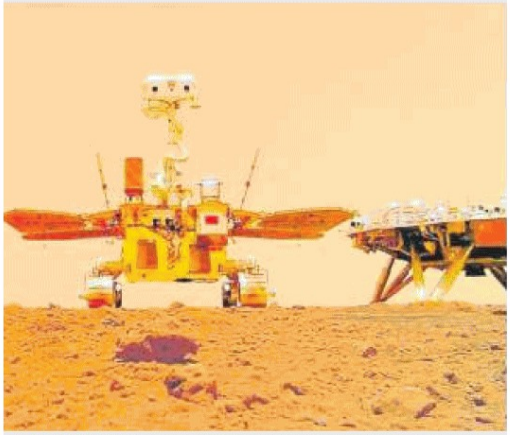


FOTO-RICORDO Zhurong ha posizionato una telecamera a distanza per il selfie

L'EX PREMIER SI SMARCA DA GRILLO: È BUFERA

Draghi, asse con Biden 5 Stelle: lite sulla Cina

di **Gian Micalessin** e **Adalberto Signore**

Ricostruzione post-Covid e vaccini: sono questi i temi centrali del vertice dei leader del G7 a cui Mario Draghi ha partecipato ieri a Carbis Bay, in Cornovaglia. Ma sulla Cina è scontro tra Beppe Grillo e l'ex premier Giuseppe Conte.

con **Robecco** e **Di Sanzo** alle pagine **6-7** e **8**

IL CENTRODESTRA

Federazione, sì dagli elettori Nuovi contatti Berlusconi-Lega

Sabrina Cottone e **Fabrizio de Feo**

Se era un *ballon d'essai*, Matteo Salvini può dirsi ampiamente soddisfatto di come soffi il vento per la Lega nell'ipotesi di una federazione con Forza Italia: da quando si discute di questa rivoluzione nel centrodestra, i sondaggi (Emg Different per la trasmissione di Rai3, *Agorà*) danno in crescita la Lega ma soprattutto la fiducia nel suo leader, passata in una settimana dal 33 al 36 per cento. Salirebbe anche Forza Italia, mentre tutti gli altri partiti sono dati in calo.

alle pagine **10-11**

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46 - ART. 1, C.1 DCB MILANO

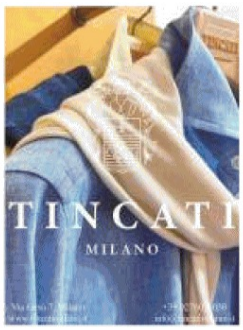
all'interno

Vendola torna dall'esilio e scopre le toghe schierate

Stefano Zurlo a pagina **12**

Tutte le donne di Sgarbi e molte altre opere d'arte

Alvar González-Palacios a pagina **29**



1.407.000 Lettori (Audipress 2020/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 66 - Numero 138

QN Anno 22 - Numero 160

IL GIORNO

SABATO 12 giugno 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

Lodi, scontri al picchetto. Uno è grave

La guerra dei poveri Sprangate e feriti fra i forzati della logistica

D'Elia a pagina 6

La battaglia in Europa

Antiriciclaggio L'agenzia vada a Milano

di Sandro Neri

in Lombardia

E ora AstraZeneca è vietato ai giovani

Il governo: si inietta solo a chi ha più di 60 anni. Richiamo con Pfizer o Moderna anche a chi ha fatto il siero di Oxford
Milioni di dosi in esubero del vaccino contestato. Camilla, la 18enne morta in Liguria, soffriva di una malattia genetica

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

Le indicazioni sui vaccini

Agli italiani non si consiglia Si danno ordini

Bruno Vespa

Un freddo statistico direbbe che un episodio mortale è irrilevante dinanzi agli enormi vantaggi che i vaccini – AstraZeneca inclusa – hanno procurato a decine di milioni di italiani negli ultimi sei mesi. Eppure la diciottenne genovese Camilla Canepa è vittima della confusione scientifica in atto da mesi e del federalismo sanitario, spesso virtuoso, talvolta irragionevole.
Si può mettere nel conto che per un farmaco uscito da poco da una pur approfondita sperimentazione si dica nel giro di poco tempo una cosa e il suo contrario: dapprima AstraZeneca consigliata ai giovani, poi alle persone anziane.

Continua a pagina 2

ESORDIO VINCENTE PER LA NAZIONALE DI MANCINI AGLI EUROPEI
TRE GOL ALLA TURCHIA NELL'OLIMPICO DI ROMA RIAPERTO AL PUBBLICO

L'ITALIA S'È DESTA

Servizi nel Qs

DALLE CITTÀ

Lo choc a Milano

Focolaio Covid in una palestra Scatta il tampone a oltre 100 clienti

Bonezzi nelle Cronache

Corvetto, riaperta la Rsa

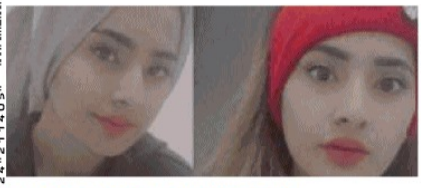
«Una carezza a mia mamma dopo 15 mesi»

Vazzana nelle Cronache

Landriano

Farmacista uccisa con 13 coltellate Arrestato il nipote

Marziani nelle Cronache e in Lombardia



L'ultimo colloquio coi carabinieri

Saman, fuga per 9 giorni «Vogliono portarmi via»

Codeluppi e Petrone a pagina 13

La colonna sonora delle nostre ferie

Elettra, Orietta e Baby K I tormentoni dell'estate

Spinelli a pagina 24

Oggi su Alias

PATRICIO GUZMAN Intervista al celebre documentarista cileno autore di «La Cordillera de los sueños» ora al cinema

Domani su Alias D

LEWIS CARROLL Nuova traduzione per «Sylvie e Bruno», fiaba del 1889 infiltrata da un pathos realistico: una sfida ai limiti del nonsense

Visioni

EUROPEI 2021 La strana sfida di Inghilterra, Galles e Scozia e quello schiaffo alla Brexit

Giampiero Timossi pagina 13

quotidiano comunista

il manifesto

oggi con ALIAS

■ CON 1980-1989 ALBUM + EURO 2,00
■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 12 GIUGNO 2021 – ANNO LI – N° 138 www.ilmanifesto.it euro 2,50

PER CHI HA GIÀ RICEVUTO LA PRIMA DOSE RICHIAMO CON PFIZER O MODERNA. È CAOS COMUNICAZIONE

AstraZeneca, si cambia: solo over 60

Il Cts si è espresso, cambiano le indicazioni del ministero della salute, che diventano «perentorie»: AstraZeneca sarà riservato solo agli over 60 e chi ha già avuto la prima dose farà il richiamo con un vaccino a Rna (Pfizer o Moderna). Ma il caos della comunicazione rimane. Dubbi sul mix di dosi, sulle indicazioni per Johnson&Johnson e sul futuro del piano vaccinale. Già l'8 aprile l'Aifa aveva indicato come "preferenziale" l'uso del vaccino di Oxford al di sopra dei 60 anni, ma poche regioni hanno seguito le linee guida. In testa il Lazio.

Mentre i Nas indagano sulla morte della giovane Camilla Canepa a Genova, che soffriva di una malattia autoimmune, il presidente della Liguria Toti pubblica la lettera del Cts con il nulla osta agli open day per i diciottenni.

CAPOCCI A PAGINA 2

LA VARIANTE INDIANA SOTTO L'1%

Mezza Italia va in fascia bianca

A fine giugno tutte le regioni dovrebbero raggiungere la zona bianca: è la previsione del ministro della Salute Speranza ma anche del Cts. L'incidenza media del Covid in Italia è a 25, 26 casi per 100mila abitanti, stabile rispetto alla settimana precedente. L'indice Rt è a 0,68. POLLICE A PAGINA 3

G7, foto di gruppo sulla spiaggia di Carbis Bay (Cornovaglia). Foto Ap

Per carità

La «tre giorni» del G7 in Cornovaglia comincia sotto i peggiori auspici. Sui vaccini offerte le briciole ai paesi poveri: una miserevole «donazione» di 1 miliardo di dosi. Ma per tamponare la diffusione del Covid ne occorrerebbero 11 miliardi. Proteste contro la crisi climatica pagina 4

Caso Vattimo

Contro il filosofo un salto indietro di 50 anni

ALESSANDRO DAL LAGO
PIER ALDO ROVATTI

Sono passati più di 50 anni dal "caso Braibanti", la persecuzione di un intellettuale antifascista, ex-partigiano giustificata da un reato, il plagio, che fu poi cancellato dal codice penale.

— segue a pagina 15 —

Acqua bene comune

Una vittoria dissipata dalla politica

ALFIERO GRANDI

La vittoria dei referendum del 2011 per l'acqua bene comune e contro il nucleare è importante sia perché le sfide vanno affrontate, sia perché ci fu una mobilitazione eccezionale.

— segue a pagina 14 —

Ilva

Una transizione che non lasci solo veleni e disoccupazione

GIANNI VENTURI

I gorghi della giustizia penale e amministrativa si stanno ingoiando quel che resta del più grande impianto siderurgico d'Europa. Una tempesta perfetta, una sequenza che restituisce un clima.

— segue a pagina 15 —

LOGISTICA FEDEX TNT

Botte agli operai licenziati: otto feriti

Ennesimo episodio di violenza contro gli operai. Ancora nella vertenza Fedex-Tnt dopo la chiusura del magazzino di Piacenza. Nella notte di giovedì il presidio Si Cobas alla Zampieri di Tavazzano (Lodi) finisce con l'intervento di bodyguard che bastonano gli operai: 8 feriti, uno grave. FRANCHI A PAGINA 5

All'interno

Vendola *«Finito l'esilio torno alla politica»*
SERVIZIO — A PAGINA 6

Torino *Il centrosinistra da oggi alle primarie*
MAURO RAVARINO — PAGINA 6

Calabria *Sinistra nel caos Irto si ritira di nuovo*
SILVIO MESSINETTI — PAGINA 6

USA E UE OSTILI

Cuba allo stremo, sospeso il dollaro

Con una mossa a sorpresa, il governo di Cuba ha deciso giovedì di sospendere «temporaneamente» l'accettazione di dollari Usa nel suo sistema bancario. «Hanno perso il loro valore d'uso», dice la Banca Centrale cubana, a causa delle sanzioni indurite da Trump e confermate da Biden, Intanto al parlamento europeo passa la risoluzione che mette a rischio l'Accordo di cooperazione e dialogo. L'Avana: «Parlamento europeo ostaggio di un piccolo gruppo di eurodeputati dell'estrema destra».

LIVI A PAGINA 9

ALGERIA

Oggi al voto tra arresti e appelli al boicottaggio

Oggi l'Algeria va alle urne per le elezioni legislative anticipate. Un voto che il regime descrive come una vittoria del movimento di protesta Hirak, ma che arriva nel pieno di una nuova campagna di arresti (gli ultimi ieri) e di una diffusa disillusione per le difficili condizioni economiche. MAURO A PAGINA 8

Lele Corvi

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giga/CRM/23/2103

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXIX - N° 160 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Sabato 12 Giugno 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,20

caffè Passalacqua

Il personaggio
Addio a Pigni prima a sfidare gli uomini nella maratona
Pino Taormina a pag. 14

Il disco
Baby K: io bella, sexy e intelligente sfido lo showbusiness
Federico Vacalebre a pag. 17

Il libro
Lo scrittore Manzini «Rocco Schiavone ora farà i conti con il suo passato»
Francesco Mannoni a pag. 16

Vaccini, Campania prima

▸La classifica del commissariato per il raggiungimento degli obiettivi: Puglia seconda AstraZeneca solo sopra i 60 anni: seconda dose con Pfizer. Ma i medici divisi sul mix

Vaccini, Campania prima: somministrate quattro milioni di dosi; dal 16 aprile superati tutti i target stabiliti dal commissario Figliuolo. L'appello del governatore De Luca a 300mila napoletani ancora senza siero: «Presentatevi, così Napoli sarà immune». Intanto stop ad AstraZeneca per chi ha meno di 60 anni: la seconda dose sarà con Pfizer; medici divisi sul mix.
Mautone, Pappalardo, Malfetano *e* **servizi** *da pag. 2 a 5*

La pandemia
COSA CI DICE CHE IL VIRUS NON È STATO ANCORA VINTO
Luca Ricolfi

Da quando la campagna vaccinale è entrata nel vivo, e la mortalità ha cominciato a diminuire (circa due mesi fa), un sentimento di fiducia e di ottimismo ha progressivamente preso il posto dei fantasmi che ci avevano perseguitato nei mesi precedenti. La speranza di tutti è che le vaccinazioni siano sufficienti a sconfiggere l'epidemia, e che nel giro di qualche mese la vita possa tornare alla normalità, o quasi.
Continua a pag. 43

Punto di Vespa
IN ITALIA RACCOMANDARE NON BASTA BISOGNA VIETARE
Bruno Vespa

Un freddo statistico direbbe che un episodio mortale è irrilevante dinanzi agli enormi vantaggi che i vaccini – Astrazeneca inclusa – hanno procurato a decine di milioni di italiani negli ultimi sei mesi. Eppure la diciottenne genovese Camilla Canepa è vittima della confusione scientifica in atto da mesi e del federalismo sanitario, spesso virtuoso, talvolta irragionevole. *Continua a pag. 43*

Il ritorno alla normalità negli ospedali
Napoli, operazioni di sabato per tagliare le liste d'attesa

Azienda dei Colli: visite, esami e interventi chirurgici anche il sabato e la domenica. Nel mirino le liste di attesa: obiettivo recupero dei pazienti in coda da mesi per le cure di cui hanno bisogno. «Nei fine settimana, fino a settembre e ogni 15 giorni - spiega il manager dell'azienda sanitaria Maurizio Di Mauro - dedicheremo turni ambulatoriali e anche di sala operatoria per piccoli interventi in day surgery».
Mautone *in Cronaca*

Il G7
Draghi-Biden il patto su Libia e ripresa

Il patto di Draghi con Biden: Libia e sostegno all'economia. Sintonia tra Washington e Roma anche per fermare le acquisizioni cinesi.
Conti *a pag. 9*

Il caso
Concorso Sud pochi iscritti richiamati 70mila esclusi
Nando Santonastaso

Concorso Sud: degli 8.582 candidati ammessi se ne presenta solo il 65%. Il ministero corre ai ripari: dal 22 giugno saranno convocati per la prova scritta anche gli altri circa 70mila candidati che avevano presentato domanda di partecipazione e per i quali era stata già effettuata la valutazione dei titoli. «Assoluta» la necessità di «vedere ricoperte tutte le 2.800 posizioni ricercate». *A pag. 6*

Via agli Europei I cori dei tifosi sugli spalti e l'Italia stende la Turchia (3-0). Perla di Insigne

Il punto
Lorenzo, Ciro e Mimmo il trio che ci fa sognare
Francesco De Luca

Bella Italia con un tridente di fuoco. Asfaltata la Turchia in un secondo tempo spettacolare.
Continua nelle Rubriche

Il ritorno allo stadio
Quanto è bello tifare (anche) da mascherati
Alvaro Moretti

Scusate il ritardo: lo dico qui ai volontari, forse troppo giovani per ricordare Troisi.
Continua nelle Rubriche

Bruno Majorano, Pino Taormina *e* **servizi** *da pag. 18 a 20*

L'intervista L'ambasciatore a Roma Saleem
«Saman, il Pakistan collaborerà ma l'Italia non ha chiesto nulla»
Valentino Di Giacomo

L'ambasciatore della Repubblica Islamica del Pakistan Jahuar Saleem non vuole che dopo il caso del presunto omicidio della sua giovane connazionale, Saman Abbas - mentre sono ancora in corso le ricerche - possa creare problemi alla comunità pakistana in Italia. «Spero e prego ancora che Saman possa essere trovata viva. Sto seguendo da vicino il caso e siamo a disposizione delle autorità italiane per assisterle nelle indagini sul caso. Una volta che la richiesta ufficiale di assistenza legale ci sarà inoltrata, forniremo subito il nostro contributo e la nostra assistenza. Abbiamo un accordo bilaterale di estradizione con l'Italia e in passato il Pakistan si è dimostrato molto collaborativo. Ma il Ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, non mi ha ancora contattato su questo caso».
A pag. 13

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 12/06/21 ----
Time: 12/06/21 00:11

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 12/06/21-N:

BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

Il Messaggero

BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

€ 1,40* ANNO 143 - N° 160 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Sabato 12 Giugno 2021 • S. Guido

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su IL MESSAGGERO.IT

VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri:
602.836

Dati 11/06 h 06:00

Dosi somministrate in totale:
40.518.490

Rapporto dosi quotidiane
Rispetto al giorno precedente: +5,7%
Rispetto alla settimana precedente: +33,2%

1945-2021
Addio a Paola Pigni malore alla cerimonia con Mattarella per la campionessa
Mei nello Sport

Concerto gratis e dischi
Ed Sheeran & Lorde dopo un lungo silenzio tornano gli antidivi amati dai più giovani
Marzi a pag. 22

Decessi stabili

Quei segnali che dicono che il virus non è vinto

Luca Ricolfi

Da quando la campagna vaccinale è entrata nel vivo, e la mortalità ha cominciato a diminuire (circa due mesi fa), un sentimento di fiducia e di ottimismo ha progressivamente preso il posto dei fantasmi che ci avevano perseguitato nei mesi precedenti. La speranza di tutti è che le vaccinazioni siano sufficienti a sconfiggere l'epidemia, e che nel giro di qualche mese la vita possa tornare alla normalità, o quasi.

Ma andrà così? Nessuno può saperlo, per almeno tre motivi. Primo, è impossibile prevedere con quali varianti dovremo fare i conti nei prossimi mesi e anni. Secondo, nessuno è stato ancora in grado di quantificare il rischio di trasmissione da parte dei vaccinati. Terzo, non sappiamo quanti verranno vaccinati, e in particolare se lo saranno anche i bambini.

Dunque la sconfitta del virus è nell'ordine delle possibilità, ma è difficile dire se si tratti di un'eventualità probabile oppure no. I motivi per essere ottimisti non mancano, ma ce ne sono anche per non esserlo affatto.

Un primo motivo di preoccupazione viene direttamente dal Regno Unito, ossia dal Paese europeo in cui la campagna vaccinale è più avanti. Lì è da un po' di settimane che l'epidemia ha smesso di regredire, e anzi alcuni indicatori sono in aumento.

Continua a pag. 20

Leggi-lumaca, scossa di Draghi

▸L'invito ai ministeri: un terzo dei decreti attuativi arretrati è da smaltire in due mesi
▸Per le partite Iva slitta a dopo l'estate il pagamento delle tasse previste per giugno

Euro 2020. Gli azzurri superano la Turchia (3-0) nella partita inaugurale all'Olimpico

Tutti in piedi per l'Italia

Immobile festeggia con i compagni il primo gol azzurro, che ha aperto la strada a un netto successo (foto EPA/ANSA) Servizi nello Sport

Schema vincente

Equilibrio e velocità, lezione Nazionale

Ugo Trani

L'Italia decolla nel cielo della Capitale. Una breve fase di studio, poi la partita è tutta azzurra. *Nello Sport*

Voglia di normalità

Totti e Bocelli, spettacolo a Roma

Alvaro Moretti

Scusate il ritardo: lo dico qui ai volontari, forse troppo giovani per ricordare Troisi. *Nello Sport*

ROMA Scossa del premier Draghi per velocizzare le leggi-lumaca: renderne operative subito almeno un terzo. Alle pag. 5 e 10

Candidato a destra

Roma, Michetti si presenta: «Sindaco di tutti»

Mario Ajello

«Ridaremo l'onore a Roma». Alla presentazione di Enrico Michetti, candidato del centrodestra per il Campidoglio, l'entusiasmo di Matteo Salvini, Giorgia Meloni e Antonio Tajani.

A pag. 8

Via libera ai 12enni

Vaccini, si cambia: dopo AstraZeneca il richiamo Pfizer

Francesco Malfetano

Da oggi chi ha meno di 60 anni, sia per la prima che per la seconda dose, non riceverà più il vaccino di AstraZeneca. Per la seconda inoculazione c'è Pfizer. Ecco le regole per la fascia 12-15 anni.

A pag. 2

Il caso di Torino

Rapina con delitto: i dubbi del pm e l'ipotesi vendetta

TORINO La storia di un furto finito male non convince gli inquirenti. A uccidere con un colpo di pistola l'architetto Roberto Mottura nella sua casa fuori Torino potrebbe essere stato qualcuno che ce l'aveva con lui. Il movente? Indiscrezioni investigative rivelano un'ipotesi vendetta per soldi che il professionista potrebbe aver prestato in passato. **Nicola** a pag. 12

IL GIORNO DI BRANKO

SEGNO DEL CANCRO
AMICO DELLE STELLE

Buongiorno, Cancro! Il cielo è pieno di stelle amiche. Tutto lavora soprattutto per farvi stare al centro dell'attenzione professionale, Marte transita ora nel settore della vita pratica, il segno del Leone, e fa partire iniziative che si rivelano vincenti. Allo stesso tempo il cielo dell'amore è attraversato dalla luce di Venere e della Luna, entrambe nel vostro segno, in poche parole: conquiste facili. Sapete stregare anche solo con un cenno dei vostri occhi da gatto. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. * Le grandi battaglie di Roma antica - vol. 4° + € 7,90 (SOLO LAZIO).

-TRX IL:11/06/21 23:15-NOTE:

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2,50 in Italia — Sabato 12 Giugno 2021 — Anno 157°, Numero 159 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Le Sintesi del Sole
Dl semplificazioni: obiettivo su ambiente, Zes e certificati

—inserto alle pagine 17-20

Contro i ritardi
Decreti attuativi, Governo e Parlamento provano la svolta

Marco Rogari —a pag. 9

FTSE MIB 25717,42 +0,31% | SPREAD BUND 10Y 102,29 -2,60 | €/$ 1,2125 -0,40% | ORO FIXING 1881,05 -0,40%

Indici & Numeri → p. 31-35

Borsa, oltre metà delle quotate già oltre il pre Covid per ricavi e valore

Mercati e prospettive

Studio di Intesa Sanpaolo su 90 imprese: per il 54% primo trimestre oltre le attese

Bene le banche, con l'89% a livelli ante pandemia
Auto in ripresa, ma gap ampio

Le aziende iniziano a riportare i conti a livelli pre-covid. Secondo elaborazioni di Intesa Sanpaolo per il Sole 24 Ore, quasi tutte le quotate del Ftse Mib e dello Star sono riuscite nelle ultime trimestrali a presentare conti in progresso sulla prima frazione del 2020, e una buona parte supera il confronto con il 2019. Nel campione ci sono stati il 54% di risultati sopra le aspettative, 40% in linea, 6% sotto; e molte società hanno confermato o migliorano l'outlook 2021. Sullo sfondo restano dei rischi, in testa l'inflazione.

Meneghello e Carlini —a pag. 3

LE PREVISIONI

Bankitalia: il Pil 2021 a +5% Il Pnrr vale due punti di crescita in più per il triennio prossimo

Carlo Marroni —a pag. 5

Draghi: forte picco della ripresa, ora rafforzare gli investimenti

Il G7 in Cornovaglia

Avanti con la politica espansiva per rafforzare la crescita e tutelare il lavoro

«Questo è un buon periodo per l'economia mondiale. La ripresa ha avuto un forte picco», dice Mario Draghi a margine del G7 in corso in Cornovaglia. «Ora - aggiunge - ci stiamo orientando sempre di più sulla spesa per gli investimenti e meno su forme di sussidio. Anche la politica espansiva prosegue per rafforzare crescita e lavoro».

Gerardo Pelosi —a pag. 2

AFP

Il vertice. Boris Johnson con Mario Draghi a Falmouth (Gran Bretagna)

CONFINDUSTRIA-MEDEF

Bonomi: asse Draghi-Macron per sostenere lo sviluppo

Nicoletta Picchio —a pag. 6

86 miliardi

INTERSCAMBIO COMMERCIALE
Nel 2019 gli scambi commerciali fra Italia e Francia hanno raggiunto il livello record

Ruffini: riscossione al palo senza riforma

Fisco

«La riscossione non funziona, perché il legislatore non ha mai fornito alla riscossione le norme per farla funzionare», spiega il direttore dell'Agenzia delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini. E se non funziona, «l'Agenzia delle Entrate e la Guardia di Finanza non potranno mai sconfiggere l'evasione fiscale», aggiunge, spiegando che «è urgente la riforma del sistema della riscossione, perché solo così si renderebbe credibile la funzione dell'accertamento». Ruffini sollecita anche una maggiore incisività nell'uso delle banche dati della e-fattura.

Mobili e Parente —a pag. 7

DICHIARAZIONI DEI REDDITI

Partite Iva verso la proroga degli acconti al 20 luglio

—Servizio a pagina 29

LEADER NEL SETTORE VETTURE CON AUTISTA

REUTERS

Al vertice. Cheng Wei, ex manager di Alibaba e fondatore della Didi Chuxing

Wall Street, la cinese Didi studia Ipo da 7 miliardi

La cinese Didi Chuxing, che vanta ricavi 2020 di 21,6 miliardi di dollari, vuole quotarsi alla Borsa di New York collocando una quota del 10 per cento ad almeno 7 miliardi di dollari. L'applicazione per avere una vettura con autista (partecipata da Softbank al 21,5% e dalla rivale Uber con il 12,8%) ha depositato alla Sec domanda di ammissione a Wall Street. L'Ipo potrebbe rivelarsi una delle più grandi nel comparto tecnologico per il 2021. Didi potrebbe arrivare a valere 70 miliardi di dollari, 100 secondo stime di Bloomberg.

Marco Valsania —a pag. 28

La storia

A LIPARI LE CAVE DI POMICE DIVENTINO MUSEO

di Nino Amadore —a pagina 14

PANORAMA

LA LOTTA AL COVID

AstraZeneca, stop agli under 60 Green pass per 30 milioni di italiani

Il vaccino Astrazeneca potrà essere somministrato solo a chi ha più di 60 anni. Lo ha stabilito una circolare del ministro Speranza, che rende perentorie le indicazioni del Cts. Intanto è pronto a diventare operativo il green pass: lo avrà chi ha ricevuto almeno una dose di vaccino o è guarito dal Covid. In tutto più di 30 milioni di italiani. —a pagina 11

IL RISIKO DEL CREDITO

La partita Carige entra nel vivo: già due banche nella data room

Luca Davi —a pag. 25

RAPPORTO AIE

Petrolio, in forte crescita domanda e produzione

La produzione mondiale di petrolio tornerà ai livelli pre-entro fine 2022 (+5,4 milioni di barili al giorno nel 2021 e +3,1 nel 2022) superando quota 100 mbg. Per l'Aie l'Opec+ deve aprire i rubinetti per garantire una offerta adeguata. —a pagina 28

DA DOMANI IN EDICOLA

Turismo
L'Italia più bella da visitare in bici

—a 11,90 euro oltre il quotidiano

Food 24

Grandi aziende
Investire nel vino fa bene ai big

Giorgio dell'Orefice —a pag. 22

Motori 24

Test drive
Prestazioni record per la Ferrari ibrida

Simonluca Pini —a pag. 16

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

erilon COMFORT FARMING
www.erilon.it

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

erilon COMFORT FARMING
Erilon s.r.l
via Spartaco 46 - 24043 Caravaggio (Bg)
Tel. +39 0373 1972424 - info@erilon.it

Sabato 12 giugno 2021
Anno LXXVII - Numero 160 - € 1,20
Cuore Immacolato della B. V. Maria

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 Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Notte magica all'Olimpico Azzurri super

Un autogol, Immobile e Insigne L'Italia batte la Turchia 3-0 alla prima partita degli Europei

Buzzelli, Carmellini, Cicciarelli, Pieretti e Vitelli da pagina 26 a 29

STORACE ALLENA IL CANDIDATO

Dieci buoni consigli a Michetti

Cerchi nei partiti i mister preferenze. Lingua tagliente senza paura. Usi i manifesti, che servono

DI FRANCESCO STORACE

Dice il direttore: «Ma come dovrebbe fare la campagna elettorale Enrico Michetti?». E in effetti questo è il cuore della questione. Proprio perché (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Draghi da Biden e Grillo lo imbarazza con i cinesi

Borriello a pagina 9

Seconda dose solo con Pfizer o Moderna

Non c'è pace per AstraZeneca Vietato a chi ha meno di 60 anni

Martini a pagina 7

Torna il redditometro

Il Fisco ci riprova Così spierà le nostre spese

••• Passata la nottata della pandemia, con il blocco delle attività e dei flussi di cassa della maggior parte delle attività imprenditoriali, il fisco italiano si prepara alla guerra ai furbi. Torna anche il redditometro, che valuterà spese, investimenti e risparmi dei cittadini.

Caleri a pagina 5

I commercianti romani

Troppi rifiuti Class action contro l'Ama

••• Troppi rifiuti, i commercianti minacciano di non pagare più la Tari. Monta la protesta tra chi ha un'attività produttiva a Roma e non ne può più di vedere come è ridotta la città tanto più se poi, puntuale come un orologio svizzero, arriva la bolletta per pagare la tariffa.

Verucci a pagina 14

Dopo tanti anni in Francia Enrico Letta ha ancora difficoltà di integrazione in Italia: nun gliela fa'

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Pochi giorni or sono, un film ha ricordato che sono 40 anni dalla morte di Rino Gaetano. Il cantautore morì in un incidente d'auto a Roma. Il film, interpretato da Claudio Santamaria nei panni di Rino Gaetano, è andato in onda il 2 giugno su Raiuno. Ha avuto un ottimo successo. Il titolo era "Ma il cielo è sempre più blu". Ricordo Gaetano quando aveva da poco scritto "Nuntereggae più" e venne a cantarla in diretta su Raiuno in una puntata del mio programma "Acquario", dove era ospite Susanna Agnelli. A proposito di programmi di Raiuno, vorrei complimentarmi con (...)

Segue a pagina 24

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Sabato 12 Giugno 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 137 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus, i dati nel redditometro

Poggiani a pag. 26

L'Italia fra i grandi Paesi Ue è quello più vicino agli Usa, soprattutto dopo l'uscita del Regno Unito

Domenico Cacopardo a pag. 6

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

LUNEDÌ IN EDICOLA

GLI OBBLIGHI

Cybersecurity, l'occhio dello Stato sulle imprese a rischio

Ciccia a pag. 27

Fisco, il contribuente è nudo

Al nuovo redditometro non sfuggirà nulla. Fatturazione elettronica e archivio dei rapporti finanziari metteranno in chiaro il tenore di vita di ogni cittadino

Fatturazione elettronica e archivio dei rapporti finanziari consentiranno al fisco di avere un quadro sufficientemente chiaro del tenore di vita di ogni contribuente italiano. Il nuovo redditometro utilizzerà, tanto per fare qualche esempio concreto, le spese per l'acquisto di generi alimentari e bevande, i canoni di locazione, le spese di manutenzione dell'abitazione e i consumi di energia elettrica, acqua e gas.

Bongi a pag. 23

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

L'intervista di **Roberto Sommella** e **Francesco Bertolino** alla vicepresidente della Commissione europea, **Margrethe Vestager**, pubblicata su *MF-Milano Finanza* di sabato 5 giugno e ripresa da tutti i media del mondo, ha fatto comprendere a chi l'ha letta che l'Europa non intende scherzare almeno sui valori del libero mercato, della concorrenza, della lotta ai monopoli derivanti soprattutto dalla tecnologia digitale. Sono due gli strumenti per mettere al muro i vari Ott o Gatekeepers, come preferisce chiamarli con linguaggio antitrust la stradeterminata ex vice primo ministro danese. Il Digital services act e il Digital market act. «I due regolamenti», ha spiegato la signora Vestager, «hanno come primario obiettivo imporre doveri alle grandi e in particolare alle grandissime società, senza appesantire gli oneri sulle piccole e medie imprese. Anche se ovviamente non è vietato a

continua a pag. 2

UN AMARCORD DI FATTI

Quando l'asilo e il ricovero per anziani potevano convivere

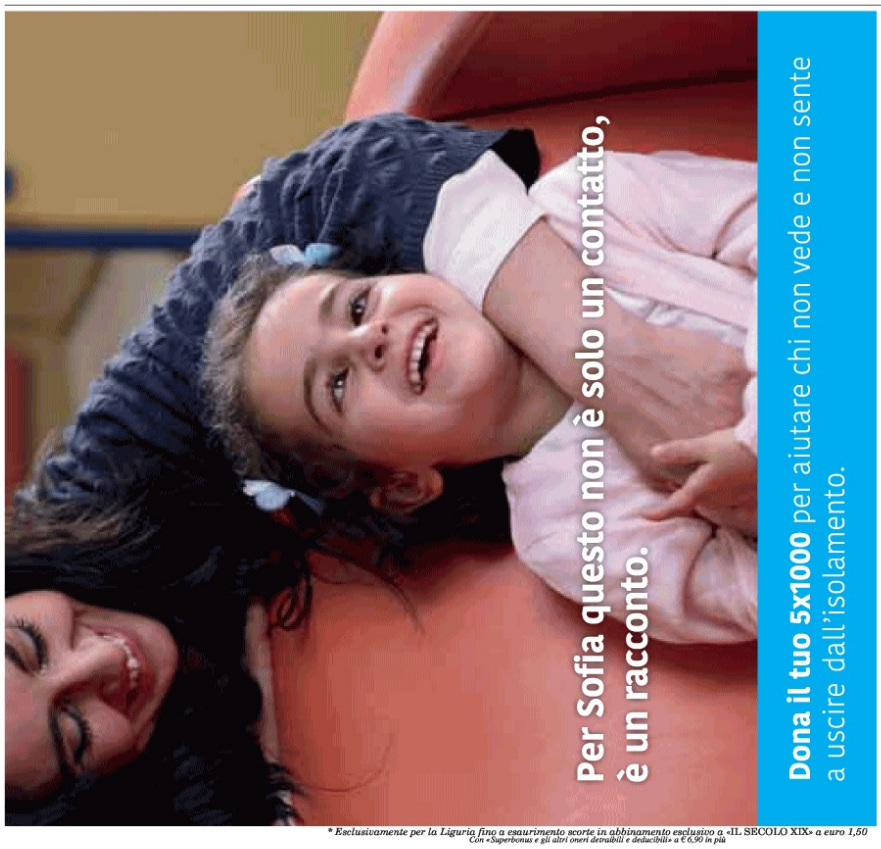
Magnaschi a pag. 11

Impero: un boomerang le autostrade di Stato

Valentini a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

La sinistra si definisce entusiasticamente keynesiana perché, secondo essa, la tesi del famoso economista inglese è che, per far andare bene l'economia, si deve spendere in deficit, cioè generosamente, al di là delle proprie possibilità. Sembra strano che un ricercatore così serio e per di più inglese abbia consigliato la vita spensierata. Infatti Keynes ha detto tutt'altro. La sua ricetta in Italia è stata amputata per poter ottenere il più confortevole keynesismo all'amatriciana che è una versione adulterata e dannosa del keynesismo vero. Keynes infatti disse che lo Stato deve spendere oltre i propri mezzi quando l'economia si è inceppata, per ridarle slancio con un'iniezione artificiale (e momentanea) di domanda. Ma appena l'economia riprende a crescere, bisogna ridurre l'acceleratore e cominciare a pagare i debiti che erano stati accesi per far ripartire il motore. Questa seconda parte della ricetta non piace agli economisti così per dire. Loro preferiscono la dolce vita a spese degli altri. Come se fosse possibile.



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con «Superbonus e gli altri oneri detraibili e deducibili» a € 6,90 in più

1.407.000 Lettori (Audipress 2020/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 163 - Numero 160

QN Anno 22 - Numero 160

LA NAZIONE

SABATO 12 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

Siena, il racconto della ventenne

«Io, stuprata dal branco L'invito di Portanova era solo una trappola»

Valdesi a pagina **12**

Spoleto, denuncia del padre

«Il prof ha detto scimpanzé a mio figlio»

Minni nel **Fascicolo Regionale**

E ora AstraZeneca è vietato ai giovani

Il governo: si inietta solo a chi ha più di 60 anni. Richiamo con Pfizer o Moderna anche a chi ha fatto il siero di Oxford
Milioni di dosi in esubero del vaccino contestato. Camilla, la 18enne morta in Liguria, soffriva di una malattia genetica

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

Le indicazioni sui vaccini

Agli italiani non si consiglia Si danno ordini

Bruno Vespa

Un freddo statistico direbbe che un episodio mortale è irrilevante dinanzi agli enormi vantaggi che i vaccini – AstraZeneca inclusa – hanno procurato a decine di milioni di italiani negli ultimi sei mesi. Eppure la diciottenne genovese Camilla Canepa è vittima della confusione scientifica in atto da mesi e del federalismo sanitario, spesso virtuoso, talvolta irragionevole.
Si può mettere nel conto che per un farmaco uscito da poco da una pur approfondita sperimentazione si dica nel giro di poco tempo una cosa e il suo contrario: dapprima AstraZeneca consigliata ai giovani, poi alle persone anziane.

Continua a pagina **2**

ESORDIO VINCENTE PER LA NAZIONALE DI MANCINI AGLI EUROPEI
TRE GOL ALLA TURCHIA NELL'OLIMPICO DI ROMA RIAPERTO AL PUBBLICO

L'ITALIA S'È DESTA

Servizi nel **Qs**

DALLE CITTÀ

Firenze

Offese a Melio per il post anti omofobia

Ciardi nel **Fascicolo regionale**

Firenze

Ciak, si gira La città torna set cinematografico

Fichera in **Cronaca**

Firenze

Vaccinazioni Si può cambiare data e luogo delle prenotazioni

Servizio in **Cronaca**

L'ultimo colloquio coi carabinieri

Saman, fuga per 9 giorni «Vogliono portarmi via»

Codeluppi e **Petrone** a pagina **13**

La colonna sonora delle nostre ferie

Elettra, Orietta e Baby K I tormentoni dell'estate

Spinelli a pagina **24**

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* — Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 138 — Sabato 12 giugno 2021 — Oggi con *Robinson, D* e *DLui* — In Italia € 2,50

DIETROFRONT DEL GOVERNO

Il taglio di AstraZeneca

Il ministro Speranza blocca la somministrazione del vaccino agli under 60, fermati anche gli Open day
Decisione del premier dopo il caso della diciottenne morta a Genova. Mantovani: giusto avere dosi alternative

Fisco, la sospensione delle cartelle esattoriali prorogata fino a settembre

Cambio di marcia nella somministrazione del vaccino AstraZeneca: dopo la morte della diciottenne genovese, il governo annuncia il divieto di usarlo per chi ha meno di 60 anni. Chi ha già avuto la prima dose farà il richiamo con Pfizer o Moderna. Sospesi gli Open day.

di **Bocci, Calandri, Conte, Dusi Lignana, Mastrogiacomo Petrini, Vitale** *e* **Ziniti**

● *da pagina 2 a 7 e a pagina 22*

L'analisi

Il dovere della responsabilità

di **Francesco Bei**

Per affrontare in maniera fredda e razionale la questione costi/benefici legata alla somministrazione di AstraZeneca bisognerebbe non avere davanti agli occhi la fotografia di Camilla Canepa, il sorriso innocente dei suoi 18 anni e l'allegra fiducia in un'estate spensierata con la quale aveva offerto il braccio al vaccinatore. Per il rispetto dovuto a Camilla e ai suoi straziati genitori, che in questi giorni – a differenza di alcuni politici e alcuni media – stanno dimostrando una tenuta morale impressionante, del caso particolare sarebbe opportuno non parlare affatto.

● *a pagina 27*

Via agli Europei, gli azzurri battono 3-0 la Turchia

▲ **La gioia** dopo il terzo gol dell'Italia, segnato da Lorenzo Insigne, in primo piano. Alla sua sinistra Ciro Immobile

Torna la festa del calcio e l'Italia fa subito sognare

di **Bocca, Crosetti, Currò, Dipollina** *e* **Pinci**

● *alle pagine 32, 33 e 34*

Mappamondi

Draghi indica al G7 la strada della crescita

Joe Biden con Mario Draghi

di **Antonello Guerrera** *e* **Federico Rampini**

● *alle pagine 8 e 9*

Biden, l'amico americano

di **Tommaso Ciriaco**

Non solo economia e spinta alla transizione verde. Mario Draghi costruirà nuovi ponti con Joe Biden anche su altri terreni strategici.

● *alle pagine 8 e 9*

L'ultima mossa di Angela

di **Tonia Mastrobuoni**

Se in Europa certe cose ci appaiono burocratiche, non dimentichiamo che per secoli sono state risolte sui campi di battaglia». Così anni fa Joschka Fischer.

● *a pagina 26*

Cultura

Baricco: "Basta con la Dad o la scuola muore"

di **Riccardo Luna**

La scuola». Da qualche anno se chiedete ad Alessandro Baricco – 63 anni, scrittore – di cosa dovremmo occuparci prima di tutto per far ripartire l'Italia, dà sempre la stessa risposta: «La scuola». Nel giugno 2015, dedicò a questo tema il suo intervento alla Repubblica delle Idee di Genova.

● *a pagina 18*

Teresa Ciabatti: mai più allo Strega non fa per me

di **Raffaella De Santis**

● *alle pagine 28 e 29*

Stefano Accorsi "Errori e desideri dei miei 50 anni"

di **Arianna Finos**

Era partito con un'altra idea: un fermo immagine per i cinquant'anni compiuti lo scorso marzo fatto di foto, tappe professionali e qualche aneddoto. Invece *Album Stefano Accorsi*, che l'attore ha scritto con Malcom Pagani, è diventato un backstage professionale, artistico e intimo.

● *a pagina 30*

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

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

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

con La Grande Scienza Disney € 10,40

N2

Tigray, la strategia della carestia

DOMENICO QUIRICO

L'arte di prendere ostaggi è in costante evoluzione. Ci sono i banditi che sequestrano i ricchi e mandano alla famiglia un'immagine del rapito incatenato. – PP. 16-17

Strega Trevi: "Il mio libro in testa per sfidare la dittatura delle novità"

L'INTERVISTA DI MARIO BAUDINO – P. 25

LA STAMPA

SABATO 12 GIUGNO 2021

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 155 II N.160 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

OGGI IL VERTICE CON GLI USA

G7, Biden all'Ue "Boicottate la Cina" La ricetta di Draghi "Più investimenti"

ILARIO LOMBARDO

ANSA

Biden con Draghi SERVIZI PP. 6-7

L'ANALISI

XI, L'OCCIDENTE E LA GEOPOLITICA DELLA SALUTE

BILL EMMOTT

Con la promessa fatta dai Paesi del G7 al loro vertice in Cornovaglia di donare un miliardo di vaccini ai Paesi poveri, ora sappiamo qual è la grande notizia sulla pandemia per il 2022. Ovvero che il mondo sarà vaccinato prima di quanto previsto, principalmente grazie alle donazioni cinesi e alla vendita di vaccini, con qualche tardivo ma sempre gradito aiuto dall'Occidente. Ben fatto, Cina. È troppo drastico? Non è una gara, ovviamente: condividiamo l'interesse a vaccinare il mondo il prima possibile, perché così facendo ridurremo il pericolo che emergano nuove mutazioni del virus resistenti ai vaccini e tutti potremo riprendere più rapidamente la nostra vita normale. La Cina e l'Occidente possono e devono contribuire a questo risultato.

CONTINUA A PAGINA 23

IL GOVERNO CAMBIA LINEA DOPO LA MORTE DI CAMILLA CHE AVEVA UNA MALATTIA AUTOIMMUNE DEL SANGUE

AstraZeneca, salta il piano vaccini

Speranza: stop alle dosi per i più giovani. Parla Magrini (Aifa): "Gli Open day voluti dalle Regioni"

NICCOLÒ CARRATELLI
PAOLO RUSSO

Da oggi AstraZeneca è vietato ai minori di 60 anni. E chi sotto quella soglia di età doveva fare il richiamo con il vaccino di Oxford ora lo farà senza se e senza ma con Pfizer o Moderna. L'Aifa attacca: "Gli Open day idea creativa delle Regioni". – PP. 2-3 SERVIZI – PP. 2-5

IL COMMENTO

QUEL BRUTTO PASTICCIO AIUTA I NO VAX

MARCELLO SORGI

Comunque la si guardi, la vicenda del vaccino AstraZeneca è un pasticcio. Anche dopo che è emerso che la ragazza morta dopo la somministrazione soffriva di una malattia autoimmune. E non è servita a scioglierla la sofferta unità ritrovata tra Speranza e Locatelli. – P. 23

EURO2020

Notte magica, l'Italia travolge la Turchia

ETTORE FERRARI/POOL VIA AP

L'esultanza degli azzurri dopo il 3-0. Prima della rete di Insigne, l'autogol di Demiral e il raddoppio di Immobile PP. 32-35

PAOLO BRUSORIO

Non poteva esserci notte romana più dolce per l'esordio europeo. L'Italia stende la Turchia con una gara perfetta, matura. E ora è facile dire che era già tutto previsto. Perché la tensione della vigilia era palpabile almeno quanto la voglia degli azzurri di mettersi in mostra. – PP. 32-33

Bel gioco e sacrificio Si può andare lontano

GIGI GARANZINI – P. 33

IL CASO

SE A LODI ESPLODE LA LOTTA TRA POVERI

CHIARA SARACENO

Gli scontri tra lavoratori, con o senza il sostegno da parte di guardie giurate dell'azienda avvenuti ieri notte nel lodigiano, davanti all'azienda di logistica Zampieri Holding, con diversi feriti, di cui uno grave, richiamano un immaginario legato alla storia della formazione della classe operaia e delle sue lotte. Gli scontri degli scioperanti contro i "crumiri", oltre ad aver caratterizzato parte della storia del lavoro industriale nella prima metà del secolo scorso, hanno anche popolato l'immaginario di molti film americani e inglesi sugli stessi temi. – P. 23 SPINI – P. 12

LA STORIA

TORINO, BABY GANG A CACCIA DEI GAY

LODOVICO POLETTO

Un minuto e 27 secondi. Adesso c'è anche un video che racconta l'aggressione subita da Eva. Svela le botte. E mostra la banda che da mesi terrorizzava gli studenti della scuola Rosselli. Se serviva una prova in più per documentare questa storia pazzesca, nella quale una ragazzina di 13 anni, è stata presa pugni fino a spaccarle il naso solo perché indossava i colori della bandiera arcobaleno, ora c'è. Oggi la mamma di Eva lo consegnerà ai carabinieri. Come allegato alla denunciata che ha firmato con la mamma dell'altra ragazza presa a ceffoni dal branco. – P. 13

BUONGIORNO

A fin di male

MATTIA FELTRI

Alexandre Civico, direttore editoriale della francese Autrement, a gennaio s'è ritrovato fra le mani Vita di Guerra, un libro di Vasilij Grossman pubblicato a Parigi nel 1993 e poi scomparso dalle librerie. Civico, appena arrivato alla Autrement, ha pensato che ristamparlo fosse un buon modo di presentarsi: Vita di Guerra è probabilmente il fondamento su cui Grossman scriverà Vita e Destino, uno dei massimi capolavori del Novecento. Ma Civico s'è presto accorto di un problema: il testo era stato epurato delle parti in cui Grossman glorifica Stalin. Lo avevamo deciso – ha raccontato a Le Monde l'editore di quasi trent'anni fa – perché ci sembrava inutile conservare giudizi estranei alle idee dello scrittore, ed evidentemente inseriti per scampare alla censura comunista. Alla fine anche Civico, l'editore nuovo, ha deciso di replicare lo scritto tagliato, altrimenti gli sarebbe toccato approntare un'edizione critica e spiegare il perché e il percome degli elogi al tiranno. Ma non è tutto. Entrambi hanno ammesso l'ovvio: forse il Grossman di Vita di Guerra non era stalinista per convenienza ma per convinzione. Il successivo Vita e Destino è infatti il compimento della strada di Grossman, è il romanzo scritto al culmine della delusione, e a rischio della vita, in cui si equiparano Stalin e Hitler, tabù qui da noi, ma non fra chi ha provato sulla pelle l'uno e l'altro. E così – non è fantastico? – dove non è arrivata la cattiva censura sovietica, è arrivata la buona censura democratica, e col più classico dei sistemi stalinisti: entrare nella testa di un uomo per decidere che cosa può pensare e che cosa no.

MISSONI
EAU DE TOILETTE

Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Cerca: Vanguard

VATICANO COSÌ IL PAPA ITALIANIZZA LA FINANZA

TRADING BOOM MEME STOCK, DOVE PUNTARE

www.milanofinanza.it

MILANO FINANZA

€ 4,20 Sabato 12 Giugno 2021 Anno XXXIII - Numero 115 MF il quotidiano dei mercati finanziari Class editori

Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Cerca: Vanguard

IL FUTURO DEL RISIKO BANCARIO PARLANO TRIA, PASSERA E BINI SMAGHI: GLI ISTITUTI CAMBIERANNO COSÌ

Grandi, forti e... pochi

INCHIESTA *Sui depositi affluisce sempre più contante, ma lievitano anche i costi di gestione Così diventa fondamentale poter cambiare. La classifica dei c/c più convenienti*

Conti Roventi

Chi tosa di meno il vostro denaro

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

L'intervista di **Roberto Sommella** e **Francesco Bertolino** alla vicepresidente della Commissione europea, **Margrethe Vestager**, pubblicata su *MF-Milano Finanza* di sabato 5 giugno e ripresa da tutti i media del mondo, ha fatto comprendere a chi l'ha letta che l'Europa non intende scherzare almeno sui valori del libero mercato, della concorrenza, della lotta ai monopoli derivanti soprattutto dalla tecnologia digitale. Sono due gli strumenti per mettere al muro i vari Ott o Gatekeepers, come preferisce chiamarli con linguaggio antitrust la stradeterminata ex vice primo ministro danese. Il Digital services act e il Digital market act. «I due regolamenti», ha spiegato la signora Vestager, «hanno come primario obiettivo imporre doveri alle grandi e in particolare alle grandissime società, senza appesantire gli oneri sulle piccole e medie imprese. Anche se ovviamente non è vietato a un'impresa di avere successo in Europa». Discorso chiaro, che mette a nudo soprattutto il lassismo degli Stati Uniti sia degli ultimi tre presidenti che hanno governato per otto anni e naturalmente di **Donald Trump**. Ma purtroppo, specialmente sul potere della tecnologia digitale, la partita non è solo fra Stati Uniti ed Europa, perché è in corso una battaglia assai più importante fra Stati Uniti e Cina, per questo ho l'onore di lasciare questo spazio di «Orsi & Tori» a due straordinari scienziati che conoscono tutti i risvolti della «guerra fredda» in corso proprio fra gli Usa e la Cina. I lettori di questo giornale hanno già potuto apprezzare le analisi di

TRIMESTRALI & RIPRESA
I bilanci già tornati a riveder le stelle

BENZINA VS SPINA
Eni o Enel nel motore? Inchiesta sulle elettrocar

L'AIM CHE NON TI ASPETTI
Perché il mercatino delle pmi fa più 30%

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN DOLLARI STATUNITENSI (LE "OBBLIGAZIONI")

OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS
TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN USD

CEDOLA FISSA*
4,00%
i primi due anni

CEDOLA VARIABILE*
2 X (USD CMS 10Y-2Y)
minimo 1,00% massimo 4,00%
dal terzo anno alla Data di Scadenza

Scadenza 10 anni salvo rimborso anticipato a discrezione dell'Emittente a partire dal sesto anno

* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

PUBBLICITÀ

Le nuove **Obbligazioni Goldman Sachs Tasso Misto Steepener Callable in Dollari Statunitensi**, con durata 10 anni salvo rimborso anticipato a discrezione dell'Emittente, offrono agli investitori flussi cedolari annuali fissi per i primi due anni e flussi cedolari annuali variabili, con valore minimo e massimo, dal terzo anno fino a scadenza pari a due volte il differenziale tra il tasso Constant Maturity Swap in USD a 10 anni ("USD CMS 10 anni") e quello a 2 anni ("USD CMS 2 anni")[1]. A scadenza è previsto il rimborso integrale del valore nominale nella valuta di denominazione. Inoltre, è previsto annualmente, a partire dal sesto anno fino al nono, la facoltà per l'Emittente a sua totale discrezione di rimborsare anticipatamente le Obbligazioni al 100% del valore nominale nella valuta di denominazione. In tal caso la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento.

Dato che il pagamento delle cedole ed il rimborso del capitale avvengono in Dollari Statunitensi, il rendimento complessivo delle Obbligazioni espresso in Euro è esposto al **rischio di cambio** tra i Dollari Statunitensi e l'Euro. Nel caso di deprezzamento del Dollari Statunitensi rispetto all'Euro, l'Investimento potrebbe generare una **perdita in Euro**.

È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di **Borsa Italiana S.p.A. (MOT, segmento EuroMOT)** attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online.

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

CODICE ISIN	XS2061620624
VALUTA DI DENOMINAZIONE	Dollari Statunitensi (USD)
DATA DI EMISSIONE	8 giugno 2021
DATA DI SCADENZA	8 giugno 2031
DATA DI RIMBORSO ANTICIPATO	8 giugno di ogni anno, dal 2027 al 2030, a discrezione dell'Emittente
VALORE NOMINALE	USD 2.000
CEDOLA FISSA LORDA ANNO 1 E 2	4,00% lordo (2,96% netto[2])
CEDOLA VARIABILE LORDA DALL'ANNO 3 ALLA DATA DI SCADENZA (INCLUSA)	Pari a due volte il differenziale tra il tasso USD CMS 10 anni e il tasso USD CMS 2 anni • minimo 1,00% lordo (0,74% netto[2]) • massimo 4,00% lordo (2,96% netto[2])
EMITTENTE	Goldman Sachs Finance Corp International Ltd., Jersey
GARANTE	The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware, USA
RATING GARANTE	A3 (Moody's) / BBB+ (S&P) / A (Fitch)

Avvertenze:
Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 17 luglio 2020 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 17 luglio 2020 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti, i final terms datati 8 giugno 2021 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relative alle Obbligazioni. 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.

Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente e del Garante. Nel caso in cui l'Emittente o il Garante non siano in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito.
Le cedole annuali variabili lorde sono legate a due volte il differenziale tra i **due tassi di riferimento** (USD CMS 10 anni e USD CMS 2 anni) con valore minimo 1,00% e valore massimo 4,00%. In uno scenario in cui il predetto differenziale moltiplicato per due assuma un valore inferiore a 1,00%, la cedola annuale variabile lorda risulterà pari a tale valore minimo (ovvero 1,00% lordo, 0,74% netto[2]). Viceversa, in uno scenario in cui il predetto differenziale moltiplicato per due assuma un valore superiore al 4,00%, la cedola annuale variabile lorda risulterà pari a tale valore massimo (ovvero 4,00% lordo, 2,96% netto[2]), pertanto gli investitori non ne beneficeerebbero.
Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuate prima della scadenza) delle stesse sul mercato. Tali prezzi dipendendo da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e del Garante e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sensibilmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

Per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID) relativo alle Obbligazioni www.gsprilps.eu

1 Per USD CMS 10 anni si intende il tasso rappresentativo di un ipotetico scambio, tra un tasso fisso e un tasso variabile a breve termine (Libor 3 mesi), per una durata fissa di dieci anni. Per il tasso USD CMS 2 anni, la durata fissa è invece pari a due anni. I tassi sono calcolati da ICE Benchmark Administration Limited (IBA) e disponibili sulla pagina Reuters (ICSWAP).
2 L'imposta sostitutiva italiana applicabile alle Obbligazioni, in vigore al momento dell'emissione, è pari al 26%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.

Disclaimer. Le Obbligazioni non sono destinate alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. persone e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persone. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adeguatezza al proprio profilo di investimento e, in caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la quotazione.

Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere (i) copiata, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuita.

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

PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE OBBLIGAZIONI E I RELATIVI RISCHI:
www.goldman-sachs.it
www.borsaitaliana.it

Goldman Sachs GLOBAL MARKETS DIVISION

FerPress

Primo Piano

Intervista a Rodolfo Giampieri (Assoporti): l' unità di Assoporti al centro del progetto di ripresa del Paese, dopo l' annus horribilis

(FERPRESS) - Roma, 10 GIU - Rodolfo Giampieri è stato eletto all' unanimità presidente di Assoporti (Associazione dei Porti Italiani) all' ultima assemblea dello scorso maggio, in sostituzione di Daniele Rossi. Giampieri è stato presidente dell' Autorità portuale di Ancona, e poi dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Centrale: la sua attività nel corso di complessivi otto anni, i successi produttivi e commerciali dei siti portuali, e il fattivo rapporto di collaborazione con autorità locali e istituzioni gli sono valse anche significativi riconoscimenti, tra cui la più importante onorificenza attribuita dalla città di Ancona, il "Ciriachino d' Oro". Una presidenza che arriva nel momento in cui sembra partire una ripresa dopo un annus horribilis come il 2020, protrattosi in parte anche nel 2021. I numeri sono quelli, avremo poi altri dati aggiornati, ma il 2020 ha segnato un - 12% di volumi movimentati di merci, la perdita di una quantità di 80-90 milioni di tonnellate di merci, l' azzeramento - in pratica - del traffico passeggeri, e in particolare del traffico crocieristico, crollato del - 98%. Ma è crollato anche il traffico dei traghetti, perché - ad esempio - sulla costa adriatica, quello che era un traffico molto intenso con Croazia, Slovenia, Grecia ha subìto le limitazioni per l' impossibilità di raggiungere quei paesi, e via dicendo. Proprio dal settore dei passeggeri e delle crociere vengono, però, i primi confortanti segnali di ripresa, segno che c' è una forte volontà di ripartenza. Mentre nel settore delle merci la ripresa è già evidente anche vedendo soltanto i dati del primo trimestre. Nel trasporto merci, la crisi per i porti non è stata tutta uguale. E' stata una crisi di una straordinarietà e imprevedibilità assoluta, ma i porti hanno resistito e - in qualche maniera - hanno compreso ancor di più che occorre diversificare le strategie. Il presidente dell' autorità portuale di Civitavecchia, Musolino, sta cercando - ad esempio - di ricalibrare le attività portuali per evitare una dipendenza eccessiva dal solo traffico crociere, i porti multipurpose hanno funzionato meglio di quelli destinati solo al traffico container, e via dicendo. Il porto si confronta sempre più con le strategie complessive che si sviluppano a livello mondo, ma non va dimenticato che il porto è una banchina che dipende dalle attività economiche, produce ricchezza, scambi, ma in sé non ha possibilità di una produzione autonoma, dipende dai contesti e dallo sviluppo delle economie di supporto. Per leggere l' intervista integrale sul magazine Mobility Press clicca QUI (www.mobilitypress.it) Per ricevere gratuitamente ogni settimana il nuovo numero di Mobility Magazine con nuovi aggiornamenti, notizie e approfondimenti sul mondo dei trasporti potete registrarvi cliccando QUI.

Ansa

Trieste

Porti: Trieste, potenziata infrastruttura ferroviaria

Riaperto varco 2, aumenta capacità dinamica treni movimentati

(ANSA) - TRIESTE, 11 GIU - Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L' intervento, spiega una nota, si inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. "La cura del ferro sul porto continua - ha affermato il presidente dell' Authority giuliana, Zeno D' Agostino - periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un' indipendenza tra le manovre, cosa che fino a oggi non era possibile all' interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre". (ANSA).

FerPress

Trieste

Porto di Trieste: al via manovra indipendente dei convogli nei terminal con riapertura varco 2

(FERPRESS) Trieste, 11 GIU Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L'intervento s'inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. Il presidente dell'Authority giuliana, Zeno D'Agostino ha commentato: La cura del ferro sul porto continua. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un'indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all'interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre.

Il Nautilus

Trieste

NUOVO POTENZIAMENTO DELL' INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NEL PORTO DI TRIESTE: RIAPRE IL VARCO 2, AL VIA LA MANOVRA INDIPENDENTE DEI CONVOGLI NEI VARI TERMINAL CON AUMENTO DELLA MOVIMENTAZIONE

Redazione

Infrastrutture , Italia , Logistica , News , Porti , Trasporti Trieste - Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L' intervento s' inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. Il presidente dell' Authority giuliana, Zeno D' Agostino ha commentato: 'La cura del ferro sul porto continua. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un' indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all' interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre'. Intervista a Paolo Crescenzi, direttore Infrastrutture Ferroviarie AdSP MAO.

Il Sannio

Trieste

PORTO DI TRIESTE, POTENZIATA INFRASTRUTTURA

Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste . Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo . L'intervento - si legge in una nota - si inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. La cura del ferro sul porto continua - ha commentato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino -. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un'indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all'interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre.

Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, riapre il varco 2 del Punto Franco Nuovo

Dall'avvio delle movimentazioni nel 2016, continua il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie con il completamento di un altro lotto

Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. Dopo la riapertura del varco ferroviario nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L'intervento s'inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale da oltre un milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da Rete Ferroviaria Italiana sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. Per il presidente dell'autorità portuale giuliana, Zeno D'Agostino, «la cura del ferro sul porto continua. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un'indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all'interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre». - credito immagine in alto

La Gazzetta Marittima

Trieste

Da Trieste: Capodistria ci fa un baffo

Bisogna ammettere che alcuni dei temi trattati in questa nostra pagina di voi lettori sono capaci di stuzzicare lo spirito critico che non si esaurisce in un emoticon. Ecco il nuovo intervento di Simone Flora sulla concorrenza che Koper (Capodistria) prova a fare a Trieste con supporti e sussidi ai clienti:Concorrenza pari a zero il porto di Trieste è Zona Franca Capodistria ci fa un baffo ha depositi di macchine e container voti!! Il porto di Trieste ha l'unico problema degli spazi e delle banchine piccole.Il lavoro di Zeno è stato sublime ma specialmente grazie anche a una gran specializzazione della manodopera!!!Credo che questi articoli che ribadiscono l'opportunità della concorrenza creino solo disagio nell'ambienteW noi!!*Siamo d'accordissimo sul W Trieste e i suoi portuali. Vero che il presidente Zeno d'Agostino ha fatto e sta facendo un ottimo lavoro con la collaborazione della manodopera specializzata e capace. Non siamo d'accordo invece nel tenere sotto silenzio i temi della competizione: conoscere è fondamentale in tutti i campi, specie sulla logistica d'oggi.

Messaggero Marittimo

Trieste

Riapre il varco 2 al Punto Franco Nuovo

Prosegue il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nel porto di Trieste

Redazione

TRIESTE Riapre il varco 2 in Punto Franco Nuovo. Dopo la riapertura del varco ferroviario 4, avvenuta nel 2016, prosegue così il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. L'intervento s'inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale per un valore oltre un milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. Il presidente dell'Authority giuliana, Zeno D'Agostino ha commentato: La cura del ferro sul porto continua. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un'indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all'interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre. Di seguito il ink alla video intervista a Paolo Crescenzi, direttore Infrastrutture Ferroviarie AdSp MAO: https://youtu.be/fdF2JIEjdhY

Ship Mag

Trieste

Trieste, la cura del ferro prosegue con l' apertura del varco 2 per il Molo V e VI

Redazione

MENU ShipMag. CERCA

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

CARGO PORTI

Trieste, la cura del ferro prosegue con l'apertura del varco 2 per il Molo V e VI

11 GIUGNO 2021 - Redazione

Trieste, la cura del ferro prosegue con l' apertura del varco 2 per il Molo V e VI 11 Giugno 2021 - Redazione Trieste - Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste . Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L' intervento s' inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il presidente dell' Authority giuliana, Zeno D' Agostino ha commentato: 'La cura del ferro sul porto continua. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un' indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all' interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Shipping Italy

Trieste

Trieste Marine terminal aggiunge 170 nuove prese reefer

Trieste Marine Terminal ha incrementato la sua capacità di movimentazione di container reefer dotandosi di nuovi plug, grazie all'implementazione di un'unità di potenza aggiuntiva. Con questo ulteriore investimento, Tmt ha voluto rispondere alla crescente domanda del mercato reefer, sia in termini di capacità che di aggiornamento tecnologico, passando da 235 reefer plug alle attuali 405, con un incremento totale di 170 prese ha spiegato Roberto Menis, Terminal Manager della struttura. La società ha spiegato questa decisione con la necessità di accompagnare un mercato con un trend in crescita che ha fatto registrare un picco nel primo trimestre 2021, e che si prevede crescere ancora nel corso dei prossimi mesi.

TeleBorsa

Trieste

EconomiaTrasporti

Porto di Trieste, potenziata infrastruttura ferroviaria

Con la riapertura del varco 2 al via la manovra indipendente dei convogli nei vari terminal con aumento della movimentazione

(Teleborsa) - Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste . Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo . L' intervento - si legge in una nota - si inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per un valore oltre 1 milione di euro, e si affianca ai lavori portati avanti da RFI sul fascio Parenzane nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. "La cura del ferro sul porto continua - ha commentato il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino -. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti, perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un' indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad oggi non era possibile all' interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre".

Messaggero Marittimo

Savona, Vado

Piombino-Portoferraio in 45 minuti

Redazione

VADO LIGURE Viaggiare sulla Piombino-Portoferraio da domani sarà possibile con l'HSC Corsica Express Three, con una programmazione che prevede fino a 5 partenze al giorno da e per l'isola, in alta stagione. Ogni viaggio potrà ospitare 150 auto e fino a 535 passeggeri, che viaggeranno comodamente seduti nelle poltrone Business Class, disponibili senza il pagamento di alcun supplemento. Corsica Sardinia Elba Ferries assicura l'osservanza dei protocolli anti-contagio e ha attuato tutte le misure impartite dalle Autorità governative, sanitarie e marittime, per garantire il benessere dei suoi passeggeri e dei suoi equipaggi: i locali vengono igienizzati, seguendo una precisa procedura e utilizzando prodotti specifici e approvati, così come le superfici e gli arredi, che sono puliti con cura e puntualità. La Freccia Gialla garantirà velocità, frequenza e comodità, grazie al tempo di traversata molto breve e alla rapidità e sicurezza delle operazioni di imbarco/sbarco, oltre che tariffe competitive: a partire da 60 euro, a tratta, per 2 passeggeri e un'auto, oppure a partire da 45 euro, a tratta, per 2 passeggeri e una moto.

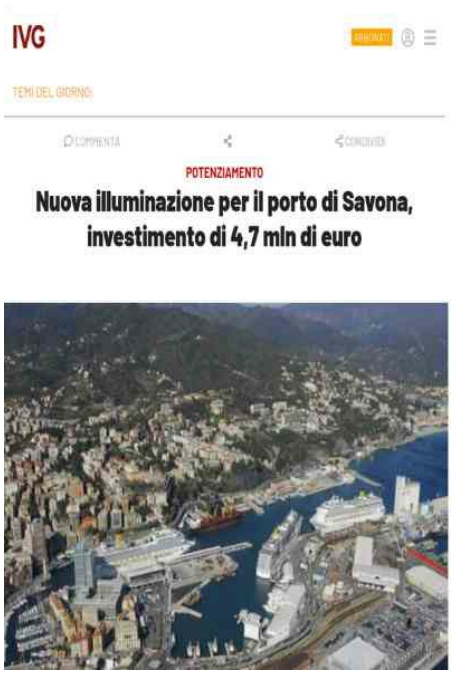
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Nuova illuminazione per il porto di Savona, investimento di 4,7 mln di euro

Savona. Con un investimento di oltre 4,7 milioni di euro, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale realizzerà un potenziamento degli impianti di illuminazione per il bacino portuale di Savona. È stato infatti approvato e sottoscritto il contratto relativo alla progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori che aumenteranno l' attuale impiantistica al fine di ottenere un netto miglioramento delle condizioni di lavoro e di sicurezza nell' aerea portuale. L' intervento è stato affidato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese CMCI S.c. a r.l. Consorzio Stabile (CEMIP S.r.l. consorziata indicata) /Crocco Emanuele S.r.l./ Engie Servizi S.p.A./RAEL S.r.l. - R.T.I. -; R.T.P. Sitec Engineering S.r.l./ Studio di ingegneria Magrassi Andrea/ Studio geol. Mori Dario/ ing. Rossi Beatrice. I lavori al porto di Savona non saranno i soli in ambito di illuminazione. Nei prossimi mesi verrà sostituita la tecnologia utilizzata nel porto di Prà che consentirà, oltre ad un miglioramento delle condizioni di visibilità, un notevole risparmio in termini di consumo energetico in linea con il percorso green intrapreso dai Ports of Genoa sempre più attenti alle tematiche di sviluppo territoriale sostenibile.



Ship Mag

Genova, Voltri

Arriva a Genova la prima mega portacontainer a Lng

Redazione

Genova - "Con lo scalo al terminal PSA Pra', la CMA CGM Iguacu è la prima portacontenitori alimentata a Gas Naturale Liquefatto (GNL) a toccare un porto italiano". Lo annuncia l' Autorità di sistema portuale che gestisce gli scali di Genova e Savona. "L' utilizzo del GNL è un passo avanti nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale del traffico marittimo perché non solo permette di azzerare le emissioni degli ossidi di zolfo e dei particolati, ma anche di ridurre considerevolmente sia le emissioni di ossidi di azoto che di anidride carbonica (CO_2, -30%) rispetto alla navigazione con i tradizionali combustibili fossili liquidi" spiega ancora l' Authority. L a portacontainer CMA CGM Iguacu è una nave di ultima generazione, dalla stazza di oltre 150 mila tonnellate (14.812 TEU) e larga più di 50 metri, dotata di un motore principale a due tempi di tipo 'Dual Fuel' che le permette di essere alimentata indifferentemente con GNL o con bio-combustibili liquidi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

FerPress

Genova, Voltri

ALIS: Di Caterina, ci dissociamo dallo sciopero del trasporto nei porti e nelle piattaforme logistiche liguri

(FERPRESS) Roma, 11 GIU Abbiamo appreso dello sciopero dell'autotrasporto nei porti e nelle piattaforme logistiche della Liguria, promosso da alcune sigle associative che evidentemente non intendono fare gli interessi del settore e del Paese in una fase socio-economica così delicata. Come ALIS ci dissociamo completamente da questo blocco, che riteniamo essere inopportuno e un vero e proprio attentato alla ripartenza, proprio in un momento storico in cui il tessuto imprenditoriale e l'intero sistema produttivo nazionale hanno assolutamente bisogno di lavorare e riprendere le proprie attività. Con queste parole il Vicepresidente di ALIS Marcello Di Caterina commenta lo sciopero indetto dal 15 al 19 giugno da alcune sigle nei porti e nelle piattaforme logistiche della Liguria. Siamo ben consapevoli dei forti disagi e rallentamenti causati dai continui cantieri autostradali in Liguria all'intero comparto del trasporto, e all'autotrasporto in particolare, e ALIS ritiene che essi vadano assolutamente risolti in tempi certi e rapidi, garantendo allo stesso tempo misure concrete di indennizzo per i danni subiti dalle aziende di autotrasporto. Non possiamo però sottovalutare gli enormi danni che la paralisi di scali così importanti, come appunto quelli liguri, causerebbe tanto al trasporto merci, con le ulteriori conseguenze derivanti dalla mancanza di approvvigionamento di beni e merci di prima necessità (tra cui anche prodotti alimentari e farmaceutici), quanto al trasporto passeggeri, considerando anche il flusso di utenti da e verso le Isole. I danni aggiunge Marcello Di Caterina sarebbero quindi enormi e pericolosi per l'intera economia nazionale, per le aziende di trasporto che non si sono mai fermate durante tutta l'emergenza nonché per un settore strategico, come quello del turismo, che aspettava da tempo segnali di ripresa e che non può permettersi ora di interrompere collegamenti e servizi connessi. Esprimiamo pertanto conclude il Vicepresidente di ALIS ferma contrarietà nei confronti di azioni di questo tipo, equiparabili ad una interruzione di servizio pubblico, perché siamo profondamente convinti che i problemi reali del settore e dell'intero Paese non possano essere risolti con minacce e blocchi, ma vadano invece affrontati con un serio confronto e con il dialogo istituzionale, specialmente in questa fase in cui il Governo stesso è impegnato nella progettazione e nella destinazione, anche in termini di sostegno alle aziende di trasporto e di ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture, delle risorse del PNRR. Facciamo quindi appello al senso di responsabilità degli autotrasportatori, nonché al Governo, alle Autorità regionali e locali e alle forze dell'ordine affinché si faccia il possibile per impedire un simile scellerato sciopero e i conseguenti danni per il comparto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Alis contraria a sciopero nei porti liguri

Di Caterina: è un attentato alla ripartenza economica del Paese

Redazione

ROMA Alis si dissocia dallo sciopero del trasporto indetto in Liguria dal 15 al 19 giugno, relativamente ai collegamenti con i porti e le piattaforme logistiche. Abbiamo appreso dello sciopero dell'autotrasporto nei porti e nelle piattaforme logistiche della Liguria, promosso da alcune sigle associative che evidentemente non intendono fare gli interessi del settore e del Paese in una fase socio-economica così delicata. Come Alis ci dissociamo completamente da questo blocco, che riteniamo essere inopportuno e un vero e proprio attentato alla ripartenza, proprio in un momento storico in cui il tessuto imprenditoriale e l'intero sistema produttivo nazionale hanno assolutamente bisogno di lavorare e riprendere le proprie attività. Con queste parole il vicepresidente di Alis Marcello Di Caterina commenta lo sciopero indetto da alcune sigle. Siamo ben consapevoli dei forti disagi e rallentamenti causati dai continui cantieri autostradali in Liguria all'intero comparto del trasporto, e all'autotrasporto in particolare, e Alis ritiene che essi vadano assolutamente risolti in tempi certi e rapidi, garantendo allo stesso tempo misure concrete di indennizzo per i danni subiti dalle aziende di autotrasporto. Non possiamo però sottovalutare gli enormi danni che la paralisi di scali così importanti, come appunto quelli liguri, causerebbe tanto al trasporto merci, con le ulteriori conseguenze derivanti dalla mancanza di approvvigionamento di beni e merci di prima necessità (tra cui anche prodotti alimentari e farmaceutici), quanto al trasporto passeggeri, considerando anche il flusso di utenti da e verso le Isole. I danni aggiunge Marcello Di Caterina sarebbero quindi enormi e pericolosi per l'intera economia nazionale, per le aziende di trasporto che non si sono mai fermate durante tutta l'emergenza nonché per un settore strategico, come quello del turismo, che aspettava da tempo segnali di ripresa e che non può permettersi ora di interrompere collegamenti e servizi connessi. Esprimiamo pertanto conclude il vicepresidente di Alis ferma contrarietà nei confronti di azioni di questo tipo, equiparabili ad una interruzione di servizio pubblico, perché siamo profondamente convinti che i problemi reali del settore e dell'intero Paese non possano essere risolti con minacce e blocchi, ma vadano invece affrontati con un serio confronto e con il dialogo istituzionale, specialmente in questa fase in cui il Governo stesso è impegnato nella progettazione e nella destinazione, anche in termini di sostegno alle aziende di trasporto e di ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture, delle risorse del Pnrr. Facciamo quindi appello al senso di responsabilità degli autotrasportatori, nonché al Governo, alle Autorità regionali e locali e alle forze dell'ordine affinché si faccia il possibile per impedire un simile scellerato sciopero e i conseguenti danni per il comparto.

Ship Mag

Genova, Voltri

Sciopero dell' autotrasporto nei porti liguri, Alis contraria: "Così si blocca la ripresa"

Redazione

≡ MENU ShipMag. CERCA

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

LOGISTICA

Sciopero dell'autotrasporto nei porti liguri, Alis contraria: "Così si blocca la ripresa"

11 GIUGNO 2021 - Redazione

Milano - 'Abbiamo appreso dello sciopero dell' autotrasporto nei porti e nelle piattaforme logistiche della Liguria, promosso da alcune sigle associative che evidentemente non intendono fare gli interessi del settore e del Paese in una fase socio-economica così delicata. Come Alis ci dissociamo completamente da questo blocco, che riteniamo essere inopportuno e un vero e proprio attentato alla ripartenza, proprio in un momento storico in cui il tessuto imprenditoriale e l' intero sistema produttivo nazionale hanno assolutamente bisogno di lavorare e riprendere le proprie attività'. Con queste parole il Vicepresidente di ALIS Marcello Di Caterina commenta lo sciopero indetto dal 15 al 19 giugno da alcune sigle nei porti e nelle piattaforme logistiche della Liguria. 'Siamo ben consapevoli dei forti disagi e rallentamenti causati dai continui cantieri autostradali in Liguria all' intero comparto del trasporto, e all' autotrasporto in particolare, e ALIS ritiene che essi vadano assolutamente risolti in tempi certi e rapidi, garantendo allo stesso tempo misure concrete di indennizzo per i danni subiti dalle aziende di autotrasporto. Non possiamo però sottovalutare gli enormi danni che la paralisi di scali così importanti, come appunto quelli liguri, causerebbe tanto al trasporto merci, con le ulteriori conseguenze derivanti dalla mancanza di approvvigionamento di beni e merci di prima necessità (tra cui anche prodotti alimentari e farmaceutici), quanto al trasporto passeggeri, considerando anche il flusso di utenti da e verso le Isole. I danni - aggiunge Marcello Di Caterina - sarebbero quindi enormi e pericolosi per l' intera economia nazionale, per le aziende di trasporto che non si sono mai fermate durante tutta l' emergenza nonché per un settore strategico, come quello del turismo, che aspettava da tempo segnali di ripresa e che non può permettersi ora di interrompere collegamenti e servizi connessi'. 'Esprimiamo pertanto - conclude il Vicepresidente di ALIS - ferma contrarietà nei confronti di azioni di questo tipo, equiparabili ad una interruzione di servizio pubblico, perché siamo profondamente convinti che i problemi reali del settore e dell' intero Paese non possano essere risolti con minacce e blocchi, ma vadano invece affrontati con un serio confronto e con il dialogo istituzionale, specialmente in questa fase in cui il Governo stesso è impegnato nella progettazione e nella destinazione, anche in termini di sostegno alle aziende di trasporto e di ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture, delle risorse del PNRR. Facciamo quindi appello al senso di responsabilità degli autotrasportatori, nonché al Governo, alle Autorità regionali e locali e alle forze dell' ordine affinché si faccia il possibile per impedire un simile scellerato sciopero e i conseguenti danni per il comparto'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Shipping Italy

Genova, Voltri

Trasportounito: rinviato lo sciopero dell'autorasporto in Liguria

Lo sciopero dell'autotrasporto presso i porti e le strutture logistiche liguri annunciato per il 15 giugno e i giorni a seguire è rinviato. Lo ha annunciato Trasportounito, l'associazione di categoria probabilmente più rappresentativa nei porti liguri dicendo che le motivazioni per un fermo ci sono tutte ma la crisi del Paese, e quella delle stesse imprese di autotrasporto, logorate da mesi di difficoltà operative e finanziarie, ma specialmente dalle troppe inadempienze da parte delle istituzioni, non consentono oggi di affrontare l'ulteriore debacle economica che il fermo inevitabilmente provocherebbe. Con grande senso di responsabilità quindi, Trasportounito ha deciso di sospendere la manifestazione di protesta che era stata indetta per questi giorni. In cambio, per voce del suo coordinatore regionale, Giuseppe Tagnochetti, Trasportounito ha chiesto l'immediata costituzione di una commissione permanente con Prefetti, Regione e autotrasporto incaricata di verificare l'effettiva attuazione degli impegni assunti dai rappresentanti Istituzionali e dettagliati nel corso dell'incontro svoltosi in Prefettura. In particolare sono i seguenti: 1) Incontro con sottosegretario Bellanova convocato il 24 Giugno: in discussione un provvedimento che riconosca adeguati ristori non tassabili alle Imprese di Autotrasporto, operanti da e per il territorio ligure per mitigare gli enormi extracosti sostenuti e che dovranno essere affrontati a causa della cantierizzazione autostradale. 2) L'impegno economico da parte del Governo e in specie dei Ministri MIMS e MEF sulla urgente necessità di dare una adeguata copertura all'emendamento condiviso da tutti i gruppi parlamentari, al Sostegni bis che verrà discusso nelle prossime sedute parlamentari e che ha l'obiettivo di disporre che i ristori, riconosciuti agli autotrasportatori per le maggiori spese sostenute dopo il crollo del Ponte Morandi, non concorrano alla formazione della base imponibile. 3) Convocazione di un'audizione urgente della Commissione Trasporti della Camera con impegno pubblico della Presidente On. Paita, con i rappresentanti dell'Autotrasporto Ligure. 4) Impegno Ministeriale MIMS in risposta dell'Ordine del Giorno approvato dal Consiglio Regionale della Liguria, Giunta e del Presidente della Regione Liguria con quale è stata chiesto di dare continuità ai Ristori riconosciuti agli autotrasportatori per i maggiori costi sostenuti dopo il crollo del ponte Morandi. Nel caso in cui queste richieste non fossero accolte e concretizzate Trasportounito dice che attuerà a settembre il fermo programmato per i prossimi giorni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Citta della Spezia

La Spezia

Un filare di palme in un luogo inedito

Sono comparse da qualche giorno in un contesto nuovo rispetto alla tradizionale cartolina del fronte mare: insieme alla fontana di Largo Fiorillo e agli elementi di arredo urbano, contribuirà al miglioramento dell' area di Autorità portuale.

Redazione

CITTÀ DELLA SPEZIA

HOME PRIMO PIANO CRONACA ATTUALITÀ POLITICA ECONOMIA CULTURA SPEZIA CALCIO

ATTUALITÀ

Un filare di palme in un luogo inedito

Sono comparse da qualche giorno in un contesto nuovo rispetto alla tradizionale cartolina del fronte mare: insieme alla fontana di Largo Fiorillo e agli elementi di arredo urbano, contribuirà al miglioramento dell'area di Autorità portuale.

La Spezia - Lavori in corso in Largo Fiorillo e alla radice del Molo Italia. Da qualche giorno nel doppio cantiere inizia a vedersi qualcosa di concreto. Mentre le opere per l'installazione della fontana davanti alle porte d'ingresso e d'uscita del Cruise Terminal sono in fase avanzata, nelle ultime settimane anche nell'altra area d'intervento, si è accelerato. La copertura della pavimentazioni con sampietrini uguali a quelli di Passeggiata Morin crea una continuità estetica con il resto della zona mentre la vera grande novità sono le sei palme da poco posate, che contribuiranno a migliorare il decoro urbano di un'area cresciuta negli ultimi anni per i flussi interni ed esterni, generati dal passeggio quotidiano e dal transito dei turisti delle crociere. Della fontana, che avrà il bordo a sfioro e un diametro di 10 metri, si è detto, così come delle fioriere, dei divisori e dele panchine che

La Spezia - Lavori in corso in Largo Fiorillo e alla radice del Molo Italia. Da qualche giorno nel doppio cantiere inizia a vedersi qualcosa di concreto. Mentre le opere per l' installazione della fontana davanti alle porte d' ingresso e d' uscita del Cruise Terminal sono in fase avanzata, nelle ultime settimane anche nell' altra area d' intervento, si è accelerato. La copertura della pavimentazioni con sampietrini uguali a quelli di Passeggiata Morin crea una continuità estetica con il resto della zona mentre la vera grande novità sono le sei palme da poco posate, che contribuiranno a migliorare il decoro urbano di un' area cresciuta negli ultimi anni per i flussi interni ed esterni, generati dal passeggio quotidiano e dal transito dei turisti delle crociere. Della fontana, che avrà il bordo a sfioro e un diametro di 10 metri, si è detto, così come delle fioriere, dei divisori e dele panchine che arrederanno gli spazi in fase di rinnovamento sino all' inizio della Morin. I lavori sono finanziati dall' Autorità di Sitema Portuale del Mar Ligure Orientale. Venerdì 11 giugno 2021 alle 11:44:23 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

FerPress

La Spezia

AdSP Mar Ligure Orientale: porto, Confindustria e sindacati firmano patto per lo sviluppo del territorio

(FERPRESS) Carrara, 11 GIU Il porto di Marina di Carrara è ormai una finestra aperta verso i mercati internazionali, un luogo evoluto dove convivono e devono continuare a convivere attività industriali, commerciali, cantieristiche, nautiche e turistiche capaci di creare nuovi posti di lavoro, ricchezza, contribuendo a migliorare l'ambiente, in ottica innovativa. Ma il porto è anche parte integrante del territorio urbano e del tessuto produttivo dell'area territoriale sulla quale insiste, quindi, un punto di riferimento essenziale per progettare il futuro. Infatti, la diversificazione dei traffici e l'avvio di nuove attività quali il project cargo legato all'attività della Baker Hughes, il traffico Ro-Ro con la Sardegna, un nuovo terminalista specializzato in traffico infra-mediterraneo ed il consolidamento del traffico crocieristico, hanno consentito alla parte commerciale del porto di porre le basi per un suo rilancio ed una maggiore competitività. Inoltre, lo sviluppo del cantiere Italian Sea Group, ha inserito il sito di Marina di Carrara nel segmento dei mega yacht, facendone un'eccellenza mondiale. L'accordo, una vera alleanza porto-industria, vuole spingere ogni uso economico del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale: 1)la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali, nelle aree del Consorzio Z.I.A; 2)l'istituzione della Zona Logistica Semplificata, 3) l'accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, Adsp e fondo F2I per commesse di lungo periodo; 4) la collaborazione fra Adsp, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull'intermodalità per incrementare l'utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della Pontremolese , l'inserimento del porto, come parte di un sistema portuale core, nel corridoio europeo Tirreno-Brennero. Tutte queste attività fanno parte della sfida della ripresa e della resilienza che, per essere vinta, deve contenere, oltre l'utilizzo massivo di energie rinnovabili per l'abbattimento delle emissioni di Co2 e la digitalizzazione delle procedure amministrative, gli elementi organizzativi e di formazione del personale, economici, sociali e politi necessari per assicurare che il porto possa garantire il pieno sviluppo di tutte quelle attività cantieristiche del retroporto e che necessitano, per potersi sviluppare, di un adeguato accesso al mare. Il nuovo Piano Regolatore Portuale diventa così uno strumento prezioso ed un'occasione per rispondere alle esigenze del territorio, consentendo lo svolgimento di tutte le attività prettamente portuali, separando le aree ed assicurando un accesso al mare adeguato per i cantieri del retroporto. I già previsti interventi di riqualificazione del water-front, assicureranno una mitigazione degli effetti negativi del porto sulla città. In particolare, fermo restando l'intesa con tutti gli Enti competenti, ADSP MLOrientale si impegna a finanziare e realizzare una strutturale campagna di ripascimento del litorale utilizzando a tal fine il materiale dragato dal porto ed altro che fosse eventualmente indicato dagli enti competenti. Il Presidente ADSP Mario Sommariva: Considero questo accordo un passaggio strategico per lo sviluppo del nostro territorio, in cui ricompreso il porto, volano per promuovere processi innovativi sia in campo energetico sia digitale. Porto e territorio, dunque, non entità separate ma partner attivi per costruire strategie comuni che hanno come obiettivi crescita ambientalmente sostenibile e occupazione qualificata. Lo sviluppo del porto non può prescindere dallo sviluppo del territorio. Quindi, questo accordo rappresenta un nuovo patto tra città

e porto. E la realizzazione del Piano Regolatore Portuale va in questo senso. Con le parti sociali, in particolare, affronteremo temi di respiro europeo per adeguarci

allo sviluppo della formazione e della qualità del lavoro. I rappresentanti delle Organizzazioni sindacali confederali CGIL, CISL e UIL, congiuntamente hanno dichiarato: Ribadiamo l'importanza di questo protocollo come elemento strategico per una visione industriale condivisa. Ora chiediamo la convocazione, al più presto, del Comitato di Pilotaggio previsto nel protocollo per la condivisione progettuale necessaria, in vista del prossimo incontro del tavolo permanente sulla crisi del territorio con la Regione Toscana. Il Presidente di Confindustria, Piero Neri: L'intesa che firmiamo oggi è una delle prime concretizzazioni dell'Alleanza di Territorio che come Confindustria- abbiamo proposto dell'ambito del progetto per la Reindustrializzazione della Costa Toscana. Siamo convinti, infatti, che per l'impegnativa fase della ripresa dopo il periodo Covid19, sia necessario puntare al consolidamento ed allo sviluppo del sistema manifatturiero presente sulla costa toscana. Per vincere la sfida di uscire dall'area di crisi che accomuna Massa Carrara, Livorno e Piombino, occorrono iniziative adeguate a riequilibrare il gap occupazionale che da tempo grava sui nostri territori. Il sistema industriale insieme a quello della logistica e della portualità, rappresentano il driver per raggiungere tale obbiettivo. Il Presidente Sommariva, che ringraziamo, ha interpretato perfettamente l'esigenza di integrare industria e logistica, come l'uno fattore dell'altro per cogliere le occasioni che il mercato sta proponendo per la ripresa, e i contenuti nel protocollo sono del tutto coerenti con gli obbiettivi che ci siamo prefissati.

Shipping Italy

Ravenna

Marcegaglia avvia con Mercitalia un nuovo treno tra Ravenna e Lione

Il gruppo Marcegaglia ha avviato un nuovo traffico ferroviario con il lancio di un collegamento settimanale da Ravenna alla Francia, precisamente diretto verso la piattaforma logistica del Gruppo Combronde nella zona di Lione. Interessati dal servizio sono prodotti d'acciaio quali nastri, coils e lamiere che dallo snodo sono poi distribuiti via camion nel resto della Francia. L'attività di trazione è affidata a Mercitalia Rail, che la effettua in collaborazione con la francese Eurorail. Recentemente Marcegaglia ha anche rafforzato le sue spedizioni ferroviarie verso l'Austria, incrementando la frequenza dei servizi realizzati con Rail Cargo.

La Gazzetta Marittima

Ravenna

Evm Rail su Ravenna da Ungheria e Romania

RAVENNA Dopo l'ovest arriva l'est: nel mese di giugno abbiamo effettuato i primi treni per il terminal Docks Cereali nel porto di Ravenna. Un ulteriore passo per l'espansione del network aziendale. Con queste parole la nuovissima impresa ferroviaria Evm Rail ha annunciato l'attivazione delle prime relazioni con lo scalo marittimo romagnolo per il trasporto di rinfuse secche. Lo riferisce Supply Chain Italy al quale il direttore generale di Evm Rail, Luciano Vantini, ha spiegato che questo è il secondo treno che viene fatto con il porto di Ravenna. Il primo è stato per Setramar. Poi ha aggiunto: Al momento si tratta di treni spot provenienti da Ungheria e Romania, tutti da 2.200 tonnellate lorde e ne abbiamo in previsione altri ma sempre spot.Nata nei primi mesi del 2020, Evm Rail è una nuova società di trasporto ferroviario che intende operare nel Nord Italia utilizzando locomotive elettriche e diesel di ultima generazione potendo trasportare treni pesanti fino a 2500 tonnellate, sia sul territorio italiano che all'estero. Evm Rail si propone di offrire, oltre alla trazione ferroviaria, un servizio completo di terminalizzazione e manovre all'interno dei raccordi privati.

LA GAZZETTA MARITTIMA

Evm Rail su Ravenna da Ungheria e Romania

Corriere Marittimo

Marina di Carrara

Marina di Carrara, siglato l'accordo porto-Confindustria

MARINA DI CARRARA - Siglato stamani un accordo per sostenere il porto di Marina di Carrara attraverso un'alleanza porto-industria che vada a rilanciare il porto e il territorio, sviluppandone l'occupazione e la sostenibilità ambientale. Un'intesa voluta dall'AdSP, dalle Organizzazioni sindacali confederali CGIL, CISL e UIL e da Confindustria. L'accordo è stato firmato dai rappresentanti di vertice: Mario Sommariva, presidente dell'AdSP, Gozzani Paolo (CGIL), Andrea Figaia (CISL), Franco Borghini (UIL), Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno- Massa Carrara, presente anche Umberto Paoletti, direttore di Confindustria Livorno-Massa Carrara Il porto di Marina di Carrara, si legge in una nota dell'AdSP, è una finestra aperta verso i mercati internazionali, un luogo evoluto dove convivono e devono continuare a convivere attività industriali, commerciali, cantieristiche, nautiche e turistiche capaci di creare nuovi posti di lavoro, ricchezza, contribuendo a migliorare l'ambiente, in ottica innovativa. Ma il porto è anche parte integrante del territorio urbano e del tessuto produttivo dell'area territoriale sulla quale insiste, quindi, un punto di riferimento essenziale per progettare il futuro. Infatti, la diversificazione dei traffici e l'avvio di nuove attività quali il project cargo legato all'attività della Baker Hughes, il traffico Ro-Ro con la Sardegna, un nuovo terminalista specializzato in traffico infra-mediterraneo ed il consolidamento del traffico crocieristico, hanno consentito alla parte commerciale del porto di porre le basi per un suo rilancio ed una maggiore competitività. Inoltre, lo sviluppo del cantiere Italian Sea Group, ha inserito il sito di Marina di Carrara nel segmento dei mega yacht, facendone un'eccellenza mondiale. L'accordo, una vera alleanza porto-industria, vuole spingere ogni uso economico del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale: 1)la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali, nelle aree del Consorzio Z.I.A; 2)l'istituzione della Zona Logistica Semplificata, 3) l'accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, Adsp e fondo F2I per commesse di lungo periodo; 4) la collaborazione fra Adsp, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull'intermodalità per incrementare l'utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della Pontremolese , l'inserimento del porto, come parte di un sistema portuale core, nel corridoio europeo Tirreno-Brennero. Tutte queste attività fanno parte della sfida della ripresa e della resilienza che, per essere vinta, deve contenere, oltre l'utilizzo massivo di energie rinnovabili per l'abbattimento delle emissioni di Co2 e la digitalizzazione delle procedure amministrative, gli elementi organizzativi e di formazione del personale, economici, sociali e politi necessari per assicurare che il porto possa garantire il pieno sviluppo di tutte quelle attività cantieristiche del retroporto e che necessitano, per potersi sviluppare, di un adeguato accesso al mare. Il nuovo Piano Regolatore Portuale diventa così uno strumento prezioso ed un'occasione per rispondere alle esigenze del territorio, consentendo lo svolgimento di tutte le attività prettamente portuali, separando le aree ed assicurando un accesso al mare adeguato per i cantieri del retroporto. I già previsti interventi di riqualificazione del water-front, assicureranno una mitigazione degli effetti negativi del porto sulla città. In particolare, fermo restando l'intesa con tutti gli Enti competenti, ADSP MLOrientale si impegna a finanziare e realizzare una strutturale campagna di ripascimento del litorale utilizzando a tal fine il materiale dragato dal porto ed altro che fosse eventualmente indicato dagli enti competenti. Il presidente ADSP Mario Sommariva: Considero questo accordo un passaggio strategico

per lo sviluppo del nostro territorio, in cui ricompreso il porto, volano per promuovere processi innovativi sia in campo energetico sia digitale. Porto e territorio, dunque, non entità separate ma partner attivi per costruire strategie comuni che hanno come obiettivi crescita ambientalmente sostenibile e occupazione qualificata. Lo sviluppo del porto non può prescindere dallo sviluppo del territorio. Quindi, questo accordo rappresenta un nuovo patto tra città e porto. E la realizzazione del Piano Regolatore Portuale va in questo senso. Con le parti sociali, in particolare, affronteremo temi di respiro europeo per adeguarci allo sviluppo della formazione e della qualità del lavoro. I rappresentanti delle Organizzazioni sindacali confederali CGIL, CISL e UIL, congiuntamente hanno dichiarato: Ribadiamo l'importanza di questo protocollo come elemento strategico per una visione industriale condivisa. Ora chiediamo la convocazione, al più presto, del Comitato di Pilotaggio previsto nel protocollo per la condivisione progettuale necessaria, in vista del prossimo incontro del tavolo permanente sulla crisi del territorio con la Regione Toscana. Il presidente di Confindustria, Piero Neri: L'intesa che firmiamo oggi è una delle prime concretizzazioni dell'Alleanza di Territorio che come Confindustria- abbiamo proposto dell'ambito del progetto per la Reindustrializzazione della Costa Toscana. Siamo convinti, infatti, che per l'impegnativa fase della ripresa dopo il periodo Covid19, sia necessario puntare al consolidamento ed allo sviluppo del sistema manifatturiero presente sulla costa toscana. Per vincere la sfida di uscire dall'area di crisi che accomuna Massa Carrara, Livorno e Piombino, occorrono iniziative adeguate a riequilibrare il gap occupazionale che da tempo grava sui nostri territori. Il sistema industriale insieme a quello della logistica e della portualità, rappresentano il driver per raggiungere tale obbiettivo. Il Presidente Sommariva, che ringraziamo, ha interpretato perfettamente l'esigenza di integrare industria e logistica, come l'uno fattore dell'altro per cogliere le occasioni che il mercato sta proponendo per la ripresa, e i contenuti nel protocollo sono del tutto coerenti con gli obbiettivi che ci siamo prefissati.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Informare

Marina di Carrara

Accordo per il rilancio del porto di Marina di Carrara e del suo territorio

È stato sottoscritto da AdSP, sindacati e Confindustria L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, i sindacati Cgil, Cisl e Uil e Confindustria hanno firmato oggi un accordo con lo scopo di rilanciare il porto di Marina di Carrara e il suo territorio, sviluppare l' occupazione e la sostenibilità ambientale. L' intesa vuole spingere ogni uso "economico" del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale. I principali punti focali dell' accordo sono la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali nelle aree del Consorzio Z.I.A, l' istituzione della Zona Logistica Semplificata, l' accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, AdSP e fondo F2I per commesse di lungo periodo e la collaborazione fra AdSP, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull' intermodalità per incrementare l' utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della "Pontremolese" , l' inserimento del porto, come parte di un sistema portuale "core", nel corridoio europeo Tirreno-Brennero.

informare

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

11 giugno 2021

Accordo per il rilancio del porto di Marina di Carrara e del suo territorio

È stato sottoscritto da AdSP, sindacati e Confindustria

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, i sindacati Cgil, Cisl e Uil e Confindustria hanno firmato oggi un accordo con lo scopo di rilanciare il porto di Marina di Carrara e il suo territorio, sviluppare l'occupazione e la sostenibilità ambientale. L'intesa vuole spingere ogni uso "economico" del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale.

I principali punti focali dell'accordo sono la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali nelle aree del Consorzio Z.I.A, l'istituzione della Zona Logistica Semplificata, l'accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, AdSP e fondo F2I per commesse di lungo periodo e la collaborazione fra AdSP, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull'intermodalità per incrementare l'utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della "Pontremolese", l'inserimento del porto, come parte di un sistema portuale "core", nel corridoio europeo Tirreno-Brennero.

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

Cerca il tuo albergo

Destinazione | Data di arrivo | Data di partenza | Cerca

Altre destinazioni

Indice • Prima pagina • Indice notizie

Informazioni Marittime

Marina di Carrara

Intermodale, cantieristica, turismo: il futuro del porto di Marina di Carrara

Accordo tra autorità portuale, sindacati e Confindustria per rilanciare lo scalo. Si punta alla Zona logistica semplificata, allo sviluppo degli scali merci di Massa e della Pontremolese

Traffico commerciale, itticoltura, cantieristica, servizi turistici, ricerca, tutela ambientale, attività ricreative e sportive. Il futuro del porto di Marina di Carrara si orienterà su queste attività. Oggi l'Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale, gli imprenditori di Confindustria e i sindacati Cgil, Cisl e Uil hanno firmato un'intesa per il rilancio economico e sociale dello scalo toscano. I punti focali dell'accordo sono l'indesiamento industriale nelle aree del Consorzio ZIA, attirando investimenti rinforzandone le attività logistiche; l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata; la concretizzazione dell'accordo sulle commesse tra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana, Comune di Carrara, Adsp e fondo F2i; il potenziamento dello scalo merci di Massa in vista di uno sviluppo intermodale, con l'impegno di terminal e imprese ferroviare; infine, far includere dall'Unione europea il porto di Marina di Carrara tra i "core" del corridoio Tirreno-Brennero tramite lo sviluppo della ferrovia Pontremolese. Tutte attività a beneficio delle importazioni ed esportazioni del porto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Ship Mag

Marina di Carrara

Marina di Carrara, firmato accordo per il rilancio del porto

Redazione

La Spezia - E' stato firmato oggi l' accordo per il rilancio del porto di Marina di Carrara . A sottoscriverlo sono stati Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale , Cgil , Cisl e Uil e Confindustria . L' intesa vuole spingere ogni uso 'economico' del mare (itticoltura, traffico commerciale, cantieristica, servizi turistici, ricerca e tutela ambientale, attività ricreative e sportive) verso un progetto condiviso di nuovo sviluppo industriale. I principali punti focali dell' accordo sono la creazione dei presupposti, logistici ed ambientali per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti industriali nelle aree del Consorzio Z.I.A, l' istituzione della Zona Logistica Semplificata , l' accordo stipulato lo scorso dicembre fra Nuovo Pignone (Baker Hughes), Regione Toscana , Comune di Carrara , AdSP e fondo F2I per commesse di lungo periodo e la collaborazione fra AdSP, terminalisti e imprese ferroviarie finalizzata ad investire sull' intermodalità per incrementare l' utilizzo dello scalo merci di Massa e per verificare, nel quadro dello sviluppo della 'Pontremolese' , l' inserimento del porto, come parte di un sistema portuale 'core', nel corridoio europeo Tirreno-Brennero.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nascosti in mezzo al materiale per l' edilizia: scoperti cinque clandestini al porto

Redazione 11 giugno 2021 10:33 Cinque clandestini di età compresa dai 20 e i 40 anni, tutti di nazionalità egiziana, sono stati trovati nel porto di Ancona attraverso i consueti controlli svolti dalla Guardia di Finanza e dalla Polizia di frontiera. Nella fattispecie, i soggetti in questione si trovavano all' interno di un camion proveniente da Durazzo che trasportava un pesante carico di materiale per l' edilizia diretto ad un' azienda di Jesi. Determinante nel ritrovamento un rigonfiamento del telone che ha attirato l' attenzione dei militari. I cinque si sono introdotti all' interno del mezzo all' insaputa del conducente nel corso di una sosta dello stesso nel porto albanese. Una volta provveduto all' identificazione, le autorità hanno avviato la pratica per il respingimento mediante l' affidamento al comandante della nave.

Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Cinque migranti nascosti in tir sbarcato al porto di Ancona

Cinque migranti di nazionalità egiziana, di età compresa tra i 20 e i 40 anni, erano nascosti tra una pila e l' altra di differenti blocchi di pietra, in un autoarticolato proveniente da Durazzo (Albania) al porto di Ancona. Lo hanno scoperto i militari della Compagnia della Guardia di finanza durante controlli di polizia economico-finanziaria. Nel tir, carico di materiale per l' edilizia diretto a una azienda del settore delle costruzioni di Jesi, i finanzieri hanno notato un anomalo rigonfiamento del telone nella parte superiore del mezzo. Circostanza segnalata anche un cane antidroga della Finanza. I controlli di Gdf e Polfer hanno permesso di appurare che i cinque migranti erano riusciti a squarciare la copertura del camion, nell' area portuale albanese, all' insaputa del conducente del veicolo commerciale, originario dell' Albania. I migranti, trovati in buone condizioni di salute, sono stati presi in custodia dalla Polizia di frontiera, che ha proceduto, insieme alla Gdf, alla loro identificazione per avviare della procedura di 'respingimento' con affidamento al Comandante della nave. (ANSA).

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Acquaroli e Confartigianato: "Stiamo uniti, facciamo come la nazionale di Mancini"

Il Governatore della Regione Marche si è incontrato con i consiglieri di Confartigianato Ancona-Pesaro e Urbino per parlare dei temi legati al lavoro. A breve una legge per gli artigiani

Costruzione di adeguate sinergie per la ripartenza, attenzione al sostegno alle imprese in questa fase delicata, e interventi mirati per il rilancio del turismo, con la valorizzazione delle ricchezze del territorio: questi alcuni dei temi al centro del confronto tra i dirigenti Confartigianato e il Presidente Francesco Acquaroli al Consiglio Direttivo di Confartigianato Ancona - Pesaro e Urbino, tenutosi ieri sera presso il Centro Direzionale Confartigianato di Ancona. Tra le altre questioni di cui si è dibattuto, anche la nuova normativa in materia di sviluppo dell' artigianato marchigiano, in fase di approvazione, che aggiorna la precedente legge e alla cui definizione Confartigianato ha contribuito attivamente, indicando alla Regione le proprie proposte, adeguate al contesto economico e ai bisogni attuali delle imprese. «Un' occasione fondamentale di confronto per progettare insieme la ripartenza - ha dichiarato il Presidente di Confartigianato, Graziano Sabbatini - le imprese hanno resistito con grande impegno e dedizione ai mesi più terribili della pandemia, affrontando difficoltà di ogni tipo. I nostri imprenditori ora hanno voglia di fare e di lavorare, sono la ricchezza di questo territorio: per questo bisogna puntare a interventi decisi a sostegno delle attività, per favorire l' innovazione del nostro tessuto imprenditoriale, la spinta alla digitalizzazione e per incentivare lo sviluppo delle infrastrutture materiali e immateriali, favorendo la competitività delle nostre attività produttive sul mercato». «Torniamo a un Consiglio Direttivo, l' organismo rappresentativo della Confartigianato, in presenza dopo mesi di appuntamenti online - ha aggiunto il Segretario Marco Pierpaoli - e questo è già un segnale importante di cambiamento. Il confronto diretto con il Presidente è per noi di grande valore, perché portiamo le istanze degli imprenditori del nostro territorio all' attenzione dell' amministrazione. Alla Regione chiediamo di fare squadra, come insegna la Nazionale del nostro CT Roberto Mancini; abbiamo bisogno che Acquaroli e i suoi Assessori siano vicini alle imprese, anche per proseguire l' importante lavoro di promozione turistica avviato, non a caso puntando proprio sul Testimonial Mancini, per rendere la nostra regione ancora più attrattiva per i flussi turistici esteri». Sul fronte vaccinazioni «le Marche sono tornate a essere un' eccellenza, grazie alla campagna ben gestita dalla Regione - ha sottolineato Pierpaoli - e ci siamo impegnati in prima linea anche noi, sottoscrivendo un accordo con Federfarma Marche per la somministrazione a imprenditori e lavoratori nelle farmacie. Bisogna continuare su questa strada, perché le nostre imprese hanno bisogno di tornare a lavorare a pieno regime il prima possibile». Tra le istanze portate all' attenzione del Presidente Acquaroli dagli imprenditori durante il dibattito, la questione della proroga della moratoria per le imprese e le opportunità del credito. I numerosi intervenuti hanno ribadito la necessità di continuare a sostenere il lavoro dei Confidi, oltre all' esigenza di creare bandi con erogazioni più rapide di contributi alle imprese e destinati sia alle start up, sia al sostegno delle attività produttive che hanno scelto di rimanere a presidio dei piccoli territori, nonostante le difficoltà create dall' emergenza sanitaria, svolgendo una vera e propria funzione di presidio sociale. Sul tavolo del confronto Confartigianato - Regione Marche anche la spinta all' internazionalizzazione e il sostegno alle imprese per le iniziative di export, l' attenzione al problema del rincaro dei prezzi delle materie prime, con un focus sul prezziario regionale, la spinta a un maggiore sviluppo dell' intermodalità come volano dell' economia territoriale e la necessità del completamento degli interventi sulle principali infrastrutture

locali di interesse, tra cui porto di Ancona, interporto, alta velocità e le maggiori arterie stradali con cantieri ancora aperti, come la Fano-Grosseto. Infine, l' attenzione

al miglioramento della sanità territoriale e alla medicina di prossimità. Dalla Regione, piena disponibilità alla concertazione e al confronto. In particolare, il Presidente Acquaroli ha proposto l' apertura di tavoli di confronto periodici con l' Associazione e gli imprenditori, affinché possano essere segnalate all' amministrazione priorità specifiche, possano essere elaborati assieme bandi e opportunità di credito rispondenti alle reali esigenze delle imprese e per costruire un lavoro di sinergia sempre più proficuo, nell' ottica della collaborazione tra istituzione regionale e rappresentanti dell' economia locale per lo sviluppo del territorio.

AnconaNotizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Svolta nel caso dell' operaio ferito al porto di Ancona: in manette un 39enne

L' arrestato avrebbe ammesso di aver colpito alla testa il suo connazionale, che versa ancora in condizioni gravissime

Al termine di rapide indagini durante alcuni giorni, la Polizia di Stato di Ancona ha tratto in arresto un 39enne di origini bengalesi, ritenuto responsabile dell' aggressione avvenuta presso lo stabilimento Fincantieri nella serata di giovedì 3 giugno. Secondo quanto accertato dalle forze dell' ordine, in tale occasione un giovane operaio di 24 anni - anch' egli nativo del Bangladesh - era stato trovato privo di sensi per via di gravi ferite alla testa , inizialmente ritenute compatibili con uno sfortunato incidente. Tuttavia, come poi confermato dallo stesso 39enne un paio di giorni dopo l' accaduto, la realtà era un' altra: tra i due connazionali vi era stata un' animata discussione , terminata quando l' aggressore ha colpito alla testa il contendente con un martello , poi gettato via lontano da occhi indiscreti. Nella giornata di venerdì 11 giugno il Gip del Tribunale di Ancona ha infine emesso un provvedimento di custodia cautelare in carcere nei confronti del 39enne, per il quale si sono aperte le porte della casa circondariale di Montacuto con l' accusa di tentato omicidio. Restano invece assai gravi le condizioni di salute del 24enne ferito, mantenuto tutt' ora in coma farmacologico a causa del grave trauma cranico subito.

Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Covid: assembrati e senza mascherina in porto, controlli Ps

Assembrati e, in molti, anche senza mascherine protettive. Giovedì sera il porto di Ancona, in particolare l' area della nuova attrazione estiva, La Banchina, al porto antico, sembrava distante anni luce dal Covid e dalla pandemia. La situazione è stata portata a conoscenza delle forze dell' ordine che hanno annunciato controlli mirati nei prossimi giorni per risolvere il problema e per monitorare sul rispetto della normativa anti-Covid nell' area della nuova attrazione estiva. Da foto e immagini della serata, si vedono infatti tanti giovani, tutti vicini, molti con le mascherine abbassate, incuranti dei distanziamenti. E anche altre persone, collegate con la security, con la mascherina abbassata. Motivi per cui nei prossimi giorni la polizia svolgerà controlli mirati. (ANSA).

L'Aquila Blog

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Cambise: "La visione strategica della Zes Abruzzo dentro il corridoio Tirreno Adriatico"

PESCARA - Riceviamo e pubblichiamo dall' avvocato Aurelio Cambise. Gli esperti di logistica, Ing. Antonio Nervegna ed il Dott. Euclide D

PESCARA - Riceviamo e pubblichiamo dall' avvocato Aurelio Cambise. Gli esperti di logistica, Ing. Antonio Nervegna ed il Dott. Euclide Di Pretoro, hanno affrontato da anni sulla stampa, in Convegni pubblici e in vari Corsi, il tema del riconoscimento di un Corridoio trasversale Tirreno - Adriatico. Ancona e la Regione Marche stanno legittimamente cercando da tempo un riconoscimento di un Corridoio trasversale con il porto di Livorno, ma altrettanto legittima dovrebbe essere la richiesta del riconoscimento di un Corridoio trasversale Barcellona - Civitavecchia - Pescara - Ortona - Vasto - Ploce sotto un' unica Autorità, Civitavecchia. In quest' ottica, l' Alta Capacità ferroviaria Pescara - Sulmona - Avezzano - Roma diverrebbe un obiettivo strategico per il Centro Italia. L' istituzione della ZES, di fatto, è un' arma per poter invogliare imprese ad investire in un territorio, offrendo incentivi fiscali, agevolazioni burocratiche, sommando la disponibilità di un efficiente sistema infrastrutturale. Il Porto, perciò, non può essere visto soltanto come una infrastruttura che offre un servizio in sé compiuto, ma è il porto che è espressione di un bisogno di relazione ed integrazione in rete, che si fa via via più complesso. Da questo punto di vista, l' Abruzzo con la sua portualità, si trova in una posizione geografica strategica, all' incrocio del Corridoio trasportistico Baltico - Adriatico con quello trasversale Est - Ovest, all' altezza di Roma - Civitavecchia. Se si vuole ridurre il trasporto su strada e autostrada, bisogna sostenere le proposte di sviluppo dell' intermodalità, con l' apertura di un Corridoio trasversale intermodale, tra la Penisola Iberica e l' area Balcanica, passando per Lazio e Abruzzo. Il Corridoio intermodale trasversale Tirreno - Adriatico potrà realizzarsi soltanto se tutta l' intera linea ferroviaria Pescara -Roma avrà i requisiti dell' Alta Capacità e, ovviamente, di una velocità superiore all' attuale linea, in gran parte obsoleta. Mi corre l' obbligo di ringraziare i Consiglieri Regionali di opposizione (M5S - PD) Sara Marcozzi e Silvio Paolucci, il Sindaco di Avezzano ed il Sindaco di Sulmona, che da tempo stanno dando prova di impegno concreto, convinti come sono dell' importanza della trasversalità Tirreno - Adriatica, chiedendo con forza il passaggio dei Porti di Pescara e di Ortona dall' Autorità di Sistema Portuale di Ancona a quella di Civitavecchia. L' adeguamento dei Porti adriatici abruzzesi potrà così concorrere al rilancio dell' economia, del turismo, della culturadi tutta la Regione ed evitare lo spopolamento delle aree interne.

Informazioni Marittime

Napoli

Traffico merci, ad aprile Napoli e Salerno crescono del 41 per cento

Netta ripresa nei due scali campani anche per i passeggeri

Ha registrato ad aprile livelli estremamente positivi il traffico delle merci movimentato nei porti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Parliamo di quasi 2,8 milioni di tonnellate, con un incremento del 41,5% sull' aprile 2020, di cui 1,4 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Napoli (+48,6%) ed oltre 1,2 milioni di tonnellate dal porto di Salerno (+29,9%). La crescita del quadrimestre si attesta invece sul +11,3%, con un +4,1% nel capoluogo e un +15,7% a Salerno. Bollettino statistico del primo quadrimestre 2021 A Napoli è stata notevole in particolare nel mese di aprile la performance dei rotabili (+124,7%) e buona anche quella del traffico container (6,1%). Il totale delle merci varie è stato di 886 mila tonnellate (+33%). A Salerno le merci varie sono aumentate del 27,1%, con 443 mila tonnellate di merci in container (+11,6%) e 760 mila ton di rotabili (+38,3%). Importante ripresa ad aprile anche per il traffico complessivo dei passeggeri. A Napoli registrati 141mila passeggeri di linea (+607,2%) e più di 3 mila crocieristi. A Salerno imbarcati 6 mila passeggeri di linea (+66%), mentre è ancora fermo il traffico crocieristico.

Lo Strillone

Napoli

Torre Annunziata, patto sul porto gli ingegneri: 'Il futuro è nel turismo'

Redazione

Un patto per imprimere una svolta al destino della città. Il futuro del Porto di Torre Annunziata è nel turismo, piuttosto che nel traffico merci, e le scelte del Piano urbanistico comunale (PUC), in corso di approvazione, devono andare in questa direzione: questa la posizione dell' Associazione Ingegneri di Torre Annunziata (A.I.T.A.) da oltre 20 anni. Una delegazione del sodalizio professionale, composta dagli ingegneri, Michele Di Lorenzo (Presidente emerito), Francesco Celone (Vice Presidente), Gennaro Annunziata e Lucia Di Lorenzo, lo ha ribadito al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, nel corso di un incontro tenutosi questa mattina a Napoli, nella sala Massimo Melillo del palazzo della ADSP. Nel corso della riunione, gli ingegneri oplontini hanno formulato proposte da inserire nella redazione, già in corso, del Documento di Pianificazione Strategica. L' obiettivo è gettare le basi per fare entrare il Porto di Torre Annunziata nelle competenze dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale così da dispiegare ed ottimizzare le enormi potenzialità dello scalo in chiave turistica, con eccellenti ricadute sul piano occupazionale e più in generale per l' economia dell' area Torrese. Attualmente gli scenari post-pandemia fanno prevedere un notevole incremento del traffico turistico, che andrà smistato fra tutti gli scali portuali, anche considerando che i Porti di Napoli e Salerno su questo versante si avviano a grandi passi verso la saturazione. Lo scalo marittimo di Torre Annunziata potrebbe quindi proporsi come un vero e proprio hub turistico per "mettere a sistema" tutti gli elementi di forza che si qualificano come attrattori del territorio, a cominciare dai bacini archeologici di Pompei, Ercolano, Oplonti e Stabia, a cui si aggiungono le mete della Penisola Sorrentina e le Isole del Golfo. Le opportunità che si profilano, anche in considerazione delle ingenti risorse finanziarie rese disponibili dal PNRR, possono diventare - hanno ribadito i componenti della delegazione dell' Associazione Ingegneri di Torre Annunziata - un autentico appuntamento con la Storia, in un momento così buio per Torre Annunziata, che sarebbe così capace, finalmente, di intravedere la speranza prima, e l' innesco poi, di iniziative di sviluppo, possibili e sostenibili, che da troppo tempo vengono silenziate e mortificate. In un clima di grande cordialità, il Presidente Annunziata ha espresso grande considerazione e apertura per l' iniziativa dell' Associazione Ingegneri, da sempre impegnata nella vita sociale e culturale della Città, e ha già programmato un nuovo incontro per venerdì 18 giugno alle ore 9,00, sempre nella sede di Napoli, per ulteriori approfondimenti sul tema.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Metropolis Web

Napoli

Porto, l' ultimo schiaffo ai disastri di Starita: «Torre Annunziata torni nell' Autorità Portuale»

La decisione suicida fu presa dall' allora sindaco Giosué Starita. Torre Annunziata fuori dalla 'cornice' dell' Autorità portuale, che progetta lo sviluppo in maniera coordinata dei più grandi scali campani. Una scelta politica scellerata, diremmo funesta per la città, dettata dalla volontà di gestire in proprio finanziamenti e affari commerciali all' interno dell' area portuale. Il risultato è stato uno sfracello strategico che ha giovato solo alle aziende che da anni detengono il monopolio

Salvatore Piro

Login Redazione

Metropolis TOP NEWS

CRONACA

Porto, l'ultimo schiaffo ai disastri di Starita: «Torre Annunziata torni nell'Autorità Portuale»

Tiziano Valle

La decisione suicida fu presa dall' allora sindaco Giosué Starita. Torre Annunziata fuori dalla 'cornice' dell' Autorità portuale, che progetta lo sviluppo in maniera coordinata dei più grandi scali campani. Una scelta politica scellerata, diremmo funesta per la città, dettata dalla volontà di gestire in proprio finanziamenti e affari commerciali all' interno dell' area portuale. Il risultato è stato uno sfracello strategico che ha giovato solo alle aziende che da anni detengono il monopolio di tutte le attività commerciali nel porto di Torre Annunziata. Ma il futuro potrebbe cambiare e c' è una speranza in fondo al tunnel dentro il quale l' ex sindaco Giosué Starita aveva infilato il futuro. Ieri, nella sede dell' Autorità portuale di Napoli, il presidente Andrea Annunziata ha aperto le porte ai rappresentanti dell' Associazione Ingegneri di Torre Annunziata che è scesa in trincea nei giorni in cui a Palazzo Criscuolo si discute dell' approvazione del Puc (Piano Urbanistico Comunale), uno strumento vecchio di oltre mezzo secolo che va riadattato alle esigenze di oggi e a quelle di domani, che dovrà dare una svolta radicale al territorio, aprirlo alla risorsa mare e alla naturale vocazione turistica. L' incontro nasce all' indomani del dibattito avviato da Metropolis sullo sviluppo futuro della fascia di costa dell' area Vesuviana. Proprio al nostro giornale il presidente Annunziata aveva ribadito la ferma volontà di considerare centrale quest' area per lo sviluppo dell' intera progettualità campana. Accanto a quell' intervista c' era il grido d' allarme del presidente emerito dell' associazione degli Ingegneri torresi, Michele Di Lorenzo, che senza mezzi termini aveva condannato le scelte passate dell' amministrazione Starita e aveva chiarito che la città si trova a un bivio storico tra 'rinascita' e 'morte'. «L' unico modo per salvare Torre Annunziata è restituirle la risorsa mare che negli ultimi decenni le è stata inopinatamente scippata». Insomma, è tempo che il porto diventi una risorsa della città e non uno strumento nelle mani di pochi. Che arricchisca la comunità e non solo gli imprenditori che lo gestiscono come fosse un feudo. «Siamo davanti a un appuntamento con la storia, questa è l' ultima occasione per la città - dice Michele Di Lorenzo - Sessant' anni fa, dalla control room che si trova fuori da Torre Annunziata, ci hanno imposto un piano urbanistico intercomunale che c' impediva di guardare verso Pompei e Castellammare. Ogni anno, da decenni, ci facciamo sotto il naso 3-4 milioni di turisti attraverso l' autostrada, senza riuscire a intercettare quel flusso, pur avendo risorse naturali per accoglierle». Il riferimento al mare e a quel porto che secondo Di Lorenzo: «Oggi è il più brutto del mondo». Per questo motivo l' Associazione Ingegneri di Torre Annunziata ha voluto incontrare il presidente dell' Autorità Portuale, Andrea Annunziata: «Ci saremmo accontentati di un minimo spiraglio e invece si è aperta un' autostrada - dice Di Lorenzo - Annunziata è una persona lungimirante, ci ha spiegato che gli indicatori post-pandemici prevedono incrementi del traffico turistico che Napoli e Salerno non possono più reggere. E anche Castellammare farebbe fatica, considerando che finora non ha intrapreso iniziative

strategiche per realizzare un polo crocieristico adeguato».Secondo gli ingegneri c' è un' occasione storica per Torre Annunziata e adesso tocca all' amministrazione comunale fare la sua parte: «Bisogna ragionare su uno sviluppo a vantaggio della collettività e non più dei singoli - dice Michele Di Lorenzo - Abbiamo proposto una modifica al Puc molto semplice: via

le cisterne, silos abbattuti, muri e cancellate eliminate per creare un' unica grande piazza dove sviluppare la naturale vocazione turistica della nostra città». Anche se adesso l' addio alla giunta dell' assessore Stefania Caiazzo che aveva avviato il tavolo di confronto potrebbe rallentare nuovamente questa ipotesi.

Napoli Village

Napoli

La Spiaggia dei pescatori di Mergellina sarà finalmente ripulita e liberata dal degrado

NAPOLI - Finalmente la Spiaggia dei Pescatori di Mergellina, che, come anche denunciato a più riprese dal Consigliere Regionale di Europa Verde Francesco Emilio Borrelli, supportato da Gianni Caselli, consigliere municipale sempre del movimento dei Verdi, versa in condizioni di degrado e di abbandono, sarà finalmente oggetto di pulizia e sgombero rifiuti. Ad annunciarlo è lo stesso Consigliere Borrelli che ha avuto una riunione con il presidente dell' Autorità Portuale e con i rappresentanti della Capitaneria di Porto: 'martedì 15 giugno la Spiaggia dei Pestatori sarà oggetto di diversi interventi. Sarà ripulita, saranno portati via i rifiuti raccolti dai volontari e saranno eliminate le 'catapecchie" abusive'.'.

Il Giornale del Molise

Bari

Inserire il porto di Termoli nell' autorità di sistema del Mare Adriatico meridionale, la terza commissione regionale al lavoro

Andrea Nasillo

Come quelli di Bari, Barletta, Brindisi, Monopoli e Manfredonia anche il porto di Termoli è una realtà importante e va inserito all' interno dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. La terza commissione regionale, guidata da Aida Romagnuolo, è al lavoro per questo. L' ente pubblico non economico ha funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nelle aree in questione e non solo, con attenzione a regolamentazione, sicurezza e tutela ambientale. E' stato deciso di programmare, per le prossime sedute della Commissione, alcune audizioni dei soggetti istituzionali nazionali, provinciali e locali coinvolti per competenza nel sistema. 'Convocheremo certamente un rappresentante della Capitaneria di porto di Termoli, esponenti della Regione Puglia, della Provincia di Campobasso e del Comune di Termoli, oltre che altri operatori del settore - ha commentato Aida Romagnuolo - una opportunità importante per il nostro territorio, volta allo sviluppo e alla valorizzazione'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Termoli Online

Bari

Porto di Termoli nel sistema Adriatico Meridionale, «Terza Commissione al lavoro»

di La Redazione

Security nel porto © Termolionline.it CAMPOBASSO . Inserire il porto di Termoli all' interno dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. Una realtà di cui fanno già parte i porti di Brindisi, Bari, Barletta, Monopoli e Manfredonia. L' Ente pubblico non economico ha funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nelle aree in questione e non solo, con attenzione a regolamentazione, sicurezza e tutela ambientale. A tal proposito il presidente della III Commissione consiliare della Regione Molise, Aida Romagnuolo , a norma di Regolamento per il funzionamento dell' Assemblea regionale, ha provveduto ad assumere direttamente l' incarico di relatore dell' argomento iscritto all' ordine del giorno proprio della III Commissione permanente e concernente la "Richiesta inserimento del Porto di Termoli all' interno dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale". Nell' ambito dell' esame dello stesso provvedimento in valutazione, i commissari hanno deciso di programmare, per le prossime sedute della Commissione, alcune audizioni dei soggetti istituzionali nazionali, provinciali e locali coinvolti per competenza alla problematica in trattazione. "Convocheremo certamente un rappresentante della Capitaneria di porto di Termoli, esponenti della Regione Puglia, della Provincia di Campobasso e del Comune di Termoli, oltre che altri operatori del settore - ha commentato il presidente Aida Romagnuolo - una opportunità importante per il nostro territorio, volta allo sviluppo e alla valorizzazione"

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Brindisi Report

Brindisi

Porti di Brindisi e Igoumenitsa, il workshop internazionale sul progetto Dock-Bi

Martedì 15 giugno verrà presentato uno studio di fattibilità sulla creazione di un Gect tra Autorità portuale dell Comune greco e Adspmam

BRINDISI - Martedì 15 giugno alle 9, in modalità da remoto, nell' ambito del progetto Dock-Bi (Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa), si terrà un workshop internazionale, nel corso del quale verranno presentati i risultati di uno studio di fattibilità, realizzato dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, sulla creazione di un Gect (Gruppo europeo di cooperazione territoriale) tra l' Autorità portuale di Igoumenitsa e l' Adspmam. Parteciperanno all' iniziativa: il segretario generale dell' Adspmam, Tito Vespasiani; il direttore del Dipartimento Mobilità della Regione Puglia, Vito Antonio Antonacci; il presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Vittorio Rina; le project manager della Regione Puglia e dell' Adspmam, Matilda Mali e Marialeila Traversa e il consulente dell' Ente Portuale dell' Adriatico Meridionale, Mario Pansini. Lo studio analizza i costi, le caratteristiche e i possibili risultati che l' istituzione di un Gect può apportare non solo al Dock-Bi, ma all' intero programma comunitario, individuando, tra l' altro, attraverso un' analisi dei vulnera finora riscontrati, le linee d' azione più utili per implementare efficacemente la connettività transfrontaliera e il sistema di accoglienza nei due scali. Nello studio, inoltre, si ipotizza di mettere a valore comune del Gect l' oggetto sociale del progetto Ai Smart (finanziato dal programma Interreg Greece- Italy) che prevede, tra l' altro, la creazione di un servizio di Metro mare; obiettivo ritenuto strategico dall' ente portuale dell' Adriatico meridionale. Ciò, di fatto, crea una connessione reale tra due progetti finanziati dallo stesso programma di cooperazione, l' Interreg Greece-Italy, realizzando una fattiva attività di cross-fertilization, tanto auspicata dalla Commissione Europea. Il progetto Dock-Bi, finanziato dal programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020, che ha come soggetto capofila il Consorzio Asi di Brindisi e coinvolge partner italiani, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa, punta a migliorare l' accessibilità multimodale dei porti di Brindisi e di Igoumenitsa, attraverso interventi strategici infrastrutturali in grado di incrementare il trasporto marittimo e migliorare l' accessibilità e l' integrazione con le aree adiacenti ai porti. Gli interventi infrastrutturali previsti dal progetto Dock-Bi sono: efficientamento energetico e consolidamento delle torri faro di Costa Morena Ovest del porto di Brindisi; Compcetamento del terzo terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa; miglioramento delle strade di accesso al porto di Brindisi attraverso la costruzione di una rotatoria presso l' incrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (via Provinciale per Lecce incrocio viale Arno, nei pressi del cimitero); ammodernamento dell' illuminazione stradale sulle strade principali di Igoumenitsa che collegano il porto con il centro della città greca.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Nautilus

Brindisi

Progetto DOCK-BI: martedì 15 giugno, workshop internazionale per presentare uno studio di fattibilità sulla creazione di un GECT tra Autorità portuale di Igoumenitsa e AdSP MAM

Redazione

Authority , Europa , Eventi , Internazionale , Italia , News , Porti , Trasporti Bari- Martedì 15 giugno alle 9.00, in modalità da remoto, nell' ambito del progetto DOCK-BI (Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa), si terrà un workshop internazionale, nel corso del quale verranno presentati i risultati di uno studio di fattibilità, realizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, sulla creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) tra l' Autorità Portuale di Igoumenitsa e l' AdSPMAM. Parteciperanno all' iniziativa: il segretario generale dell' AdSPMAM, Tito Vespasiani; il direttore del Dipartimento Mobilità della Regione Puglia, Vito Antonio Antonacci; il presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Vittorio Rina; le project manager della Regione Puglia e dell' AdSPMAM, Matilda Mali e Marialeila Traversa e il consulente dell' Ente Portuale dell' Adriatico Meridionale, Mario Pansini. Lo studio analizza i costi, le caratteristiche e i possibili risultati che l' istituzione di un GECT può apportare non solo al DOCK-BI, ma all' intero programma comunitario, individuando, tra l' altro, attraverso un' analisi dei vulnera finora riscontrati, le linee d' azione più utili per implementare efficacemente la connettività transfrontaliera e il sistema di accoglienza nei due scali. Nello studio, inoltre, si ipotizza di mettere a valore comune del GECT l' oggetto sociale del progetto AI SMART (finanziato dal Programma Interreg Greece- Italy) che prevede, tra l' altro, la creazione di un servizio di METRO MARE; obiettivo ritenuto strategico dall' Ente portuale dell' Adriatico meridionale. Ciò, di fatto, crea una connessione reale tra due progetti finanziati dallo stesso programma di cooperazione, l' Interreg Greece-Italy, realizzando una fattiva attività di cross-fertilization, tanto auspicata dalla Commissione Europea. Il progetto DOCK-BI, finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020, che ha come soggetto capofila il Consorzio ASI di Brindisi e coinvolge partner italiani, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa, punta a migliorare l' accessibilità multimodale dei porti di Brindisi e di Igoumenitsa, attraverso interventi strategici infrastrutturali in grado di incrementare il trasporto marittimo e migliorare l' accessibilità e l' integrazione con le aree adiacenti ai porti. Gli interventi infrastrutturali previsti dal progetto DOCK-BI sono: -efficientamento energetico e consolidamento delle torri faro di Costa Morena Ovest del porto di Brindisi; -Completamento del 3° terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa; -Miglioramento delle strade di accesso al porto di Brindisi attraverso la costruzione di una rotatoria presso l' incrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (Via Provinciale per Lecce incrocio Viale Arno, nei pressi del cimitero); -Ammodernamento dell' illuminazione stradale sulle strade principali di Igoumenitsa che collegano il porto con il centro della città greca.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi-Igoumenitsa, workshop sulla cooperazione tra Authority portuali

Appuntamento martedì 15 giugno in modalità remoto

Si parlerà di cooperazione territoriale martedì 15 giugno alle 9, in modalità da remoto, nell' ambito del progetto DOCK-BI (Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa), si terrà un workshop internazionale, nel corso del quale verranno presentati i risultati di uno studio di fattibilità, realizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, sulla creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) tra l' Autorità Portuale di Igoumenitsa e l' AdSPMAM. Parteciperanno all' iniziativa: il segretario generale dell' AdSPMAM, Tito Vespasiani ; il direttore del Dipartimento Mobilità della Regione Puglia, Vito Antonio Antonacci ; il presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Vittorio Rina ; le project manager della Regione Puglia e dell' AdSPMAM, Matilda Mali e Marialeila Traversa e il consulente dell' ente Portuale dell' Adriatico Meridionale, Mario Pansini . Lo studio analizza i costi, le caratteristiche e i possibili risultati che l' istituzione di un GECT può apportare non solo al DOCK-BI, ma all' intero programma comunitario, individuando, tra l' altro, attraverso un' analisi dei vulnera finora riscontrati, le linee d' azione più utili per implementare efficacemente la connettività transfrontaliera e il sistema di accoglienza nei due scali. Nello studio, inoltre, si ipotizza di mettere a valore comune del GECT l' oggetto sociale del progetto AI SMART (finanziato dal Programma Interreg Greece- Italy) che prevede, tra l' altro, la creazione di un servizio di METRO MARE; obiettivo ritenuto strategico dall' ente portuale dell' Adriatico meridionale. Ciò, di fatto, crea una connessione reale tra due progetti finanziati dallo stesso programma di cooperazione, l' Interreg Greece-Italy, realizzando una fattiva attività di cross-fertilization, tanto auspicata dalla Commissione Europea. Il progetto DOCK-BI, finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020, che ha come soggetto capofila il Consorzio ASI di Brindisi e coinvolge partner italiani, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa, punta a migliorare l' accessibilità multimodale dei porti di Brindisi e di Igoumenitsa, attraverso interventi strategici infrastrutturali in grado di incrementare il trasporto marittimo e migliorare l' accessibilità e l' integrazione con le aree adiacenti ai porti. Gli interventi infrastrutturali previsti dal progetto DOCK-BI sono: Efficientamento energetico e consolidamento delle torri faro di Costa Morena Ovest del porto di Brindisi; Completamento del 3° terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa; Miglioramento delle strade di accesso al porto di Brindisi attraverso la costruzione di una rotatoria presso l' incrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (Via Provinciale per Lecce incrocio Viale Arno, nei pressi del cimitero); Ammodernamento dell' illuminazione stradale sulle strade principali di Igoumenitsa che collegano il porto con il centro della città greca.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Brindisi

workshop sul progetto DOCK-BI

Sulla creazione di un GECT tra Autorità portuale di Igoumenitsa e AdSpMAM

Massimo Belli

BARI Un workshop internazionale, nell'ambito del progetto DOCK-BI (Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa), si terrà martedì 15 Giugno alle 9, da remoto. Nel corso dei lavori verranno presentati i risultati di uno studio di fattibilità, realizzato dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, sulla creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) tra l'Autorità portuale di Igoumenitsa e l'AdSpMAM. Parteciperanno all'iniziativa: il segretario generale dell'AdSpMAM, Tito Vespasiani; il direttore del Dipartimento Mobilità della Regione Puglia, Vito Antonio Antonacci; il presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Vittorio Rina; le project manager della Regione Puglia e dell'AdSpMAM, Matilda Mali e Marialeila Traversa e il consulente dell'Ente Portuale dell'Adriatico Meridionale, Mario Pansini. Lo studio analizza i costi, le caratteristiche e i possibili risultati che l'istituzione di un GECT può apportare non solo al DOCK-BI, ma all'intero programma comunitario, individuando, tra l'altro, attraverso un'analisi dei vulnera finora riscontrati, le linee d'azione più utili per implementare efficacemente la connettività transfrontaliera e il sistema di accoglienza nei due scali. Nello studio, inoltre, si ipotizza di mettere a valore comune del GECT l'oggetto sociale del progetto AI SMART (finanziato dal Programma Interreg Greece- Italy) che prevede, tra l'altro, la creazione di un servizio di METRO MARE; obiettivo ritenuto strategico dall'Ente portuale dell'Adriatico meridionale. Ciò, di fatto, crea una connessione reale tra due progetti finanziati dallo stesso programma di cooperazione, l'Interreg Greece-Italy, realizzando una fattiva attività di cross-fertilization, tanto auspicata dalla Commissione Europea. Il progetto DOCK-BI, finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020, che ha come soggetto capofila il Consorzio ASI di Brindisi e coinvolge partner italiani, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa, punta a migliorare l'accessibilità multimodale dei porti di Brindisi e di Igoumenitsa, attraverso interventi strategici infrastrutturali in grado di incrementare il trasporto marittimo e migliorare l'accessibilità e l'integrazione con le aree adiacenti ai porti. Gli interventi infrastrutturali previsti dal progetto DOCK-BI sono: efficientamento energetico e consolidamento delle torri faro di Costa Morena Ovest del porto di Brindisi; Completamento del 3° terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa; Miglioramento delle strade di accesso al porto di Brindisi attraverso la costruzione di una rotatoria presso l'incrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (Via Provinciale per Lecce incrocio Viale Arno, nei pressi del cimitero); Ammodernamento dell'illuminazione stradale sulle strade principali di Igoumenitsa che collegano il porto con il centro della città greca.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Puglia Live

Brindisi

Bari - Progetto DOCK-BI: marted 15 giugno, workshop internazionale per presentare uno studio di fattibilit

11/06/2021 Progetto DOCK-BI: martedì 15 giugno, workshop internazionale per presentare uno studio di fattibilità sulla creazione di un GECT tra Autorità portuale di Igoumenitsa e AdSPMAM. Martedì 15 giugno alle 9.00, in modalità da remoto, nellambito del progetto DOCK-BI (Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa), si terrà un workshop internazionale, nel corso del quale verranno presentati i risultati di uno studio di fattibilità, realizzato dallAutorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, sulla creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) tra lAutorità Portuale di Igoumenitsa e lAdSPMAM. Parteciperanno alliniziativa: il segretario generale dellAdSPMAM, Tito Vespasiani; il direttore del Dipartimento Mobilità della Regione Puglia, Vito Antonio Antonacci; il presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Vittorio Rina; le project manager della Regione Puglia e dellAdSPMAM, Matilda Mali e Marialeila Traversa e il consulente dellEnte Portuale dellAdriatico Meridionale, Mario Pansini. Lo studio analizza i costi, le caratteristiche e i possibili risultati che listituzione di un GECT può apportare non solo al DOCK-BI, ma allintero programma comunitario, individuando, tra laltro, attraverso unanalisi dei vulnera finora riscontrati, le linee dazione più utili per implementare efficacemente la connettività transfrontaliera e il sistema di accoglienza nei due scali. Nello studio, inoltre, si ipotizza di mettere a valore comune del GECT loggetto sociale del progetto AI SMART (finanziato dal Programma Interreg Greece- Italy) che prevede, tra laltro, la creazione di un servizio di METRO MARE; obiettivo ritenuto strategico dallEnte portuale dellAdriatico meridionale. Ciò, di fatto, crea una connessione reale tra due progetti finanziati dallo stesso programma di cooperazione, lInterreg Greece-Italy, realizzando una fattiva attività di cross-fertilization, tanto auspicata dalla Commissione Europea. Il progetto DOCK-BI, finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020, che ha come soggetto capofila il Consorzio ASI di Brindisi e coinvolge partner italiani, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa, punta a migliorare laccessibilità multimodale dei porti di Brindisi e di Igoumenitsa, attraverso interventi strategici infrastrutturali in grado di incrementare il trasporto marittimo e migliorare laccessibilità e lintegrazione con le aree adiacenti ai porti. Gli interventi infrastrutturali previsti dal progetto DOCK-BI sono: Efficientamento energetico e consolidamento delle torri faro di Costa Morena Ovest del porto di Brindisi; Completamento del 3° terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa; Miglioramento delle strade di accesso al porto di Brindisi attraverso la costruzione di una rotatoria presso lincrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (Via Provinciale per Lecce incrocio Viale Arno, nei pressi del cimitero); Ammodernamento dellilluminazione stradale sulle strade principali di Igoumenitsa che collegano il porto con il centro della città greca.

Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

A Milazzo si draga fino a -10 metri

Redazione

MESSINA Oggi riprenderanno formalmente i lavori del dragaggio del porto di Milazzo, con la sottoscrizione dell'atto con la Direzione dei lavori, curata dal personale del Provveditorato delle opere pubbliche, e l'impresa esecutrice Dragaggio Milazzo srl alla presenza del responsabile unico del procedimento dell'AdSp dello Stretto. Un intervento inserito nel Piano operativo delle opere pubbliche dell'AdSp dello Stretto, che verrà così finalmente riavviato dopo un lungo e complesso iter autorizzativo che ha comportato l'approvazione della perizia da parte degli allora ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, una lunga sospensione dei lavori e una difficoltosa attività di transazione con l'impresa appaltatrice con cui sono state definite in maniera tombale tutte le richieste di maggiori compensi avanzate negli anni. Si provvederà al dragaggio e al livellamento dei fondali alla profondità di -10 metri nella zona di accesso al bacino portuale, ridistribuendo i 111.000 metri cubi di sedimenti all'interno dello stesso corpo idrico da cui provengono, senza ricorso a discarica, secondo quanto previsto dalla nuova normativa di settore, visto che la campagna di caratterizzazione ambientale conclusa nel 2018 ha appurato la bontà del materiale dragato. La tecnica che verrà utilizzata è quella denominata environmental dredging e l'attività, che è stata già preceduta da una campagna di monitoraggio ambientale preliminare, avverrà con la supervisione e controllo di ISPRA ed ARPA. I lavori, 5.950.000 euro coperti con finanziamento dello Stato, avranno una durata di 12 mesi e, imponendo solo limitazioni ai corridoi d'ingresso e uscita all'imboccatura, consentiranno una migliore fruizione di banchine e accosti interni e una maggiore operatività del porto. La prima fase delle attività, preliminare alle operazioni di dragaggio vere e proprie, riguarderà la ricerca di eventuali ordigni bellici nei fondali, la cui autorizzazione, da parte dei competenti uffici della Marina Militare, è stata di recente ottenuta. Questo era un appalto bloccato da anni e sono contento che sia stato possibile, con l'importante supporto degli Uffici della AdSp, risolvere tutte le criticità ed avviare i lavori che consentiranno di aumentare la sicurezza delle manovre in porto, soprattutto in particolari condizioni meteo marine avverse, oltre che garantiranno la piena operatività delle banchine sono le parole del presidente Mario Mega. Ora siamo impegnati a mandare al più presto in gara i lavori di completamento della banchina XX Luglio oltre che ad avviare la procedura di evidenza pubblica per l'individuazione dell'impresa che gestirà il pontile di Giammoro in fase di ultimazione. Azioni concrete, attese da anni, che agevoleranno la costruzione del progetto di sviluppo dell'intera area portuale per il quale il confronto con i Comuni di Milazzo, di Pace del Mela e di San Filippo del Mela è già stato avviato nelle scorse settimane.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Primo Magazine

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ripresa dei lavori del dragaggio del porto di Milazzo

GAM EDITORI

11 giugno 2021 - L'atto formale di ripresa dei lavori del dragaggio del porto di Milazzo sarà sottoscritto oggi dalla Direzione dei Lavori, curata dal personale del Provveditorato OO.PP., e l'Impresa esecutrice Dragaggio Milazzo s.r.l. alla presenza del RUP dell'AdSP dello Stretto. L'importante intervento, inserito nel Piano Operativo delle OO.PP. dell'AdSP dello Stretto, verrà così finalmente riavviato dopo un lungo e complesso iter autorizzativo che ha comportato l'approvazione della perizia da parte degli allora Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, una lunga sospensione dei lavori e una difficoltosa attività di transazione con l'impresa appaltatrice con cui sono state definite in maniera tombale tutte le richieste di maggiori compensi avanzate negli anni. L'intervento, effettuato nel rispetto del Decreto 15 luglio 2016 n.172 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, prevede il dragaggio e il livellamento dei fondali alla profondità di -10m nella zona di accesso al bacino portuale. I 111.000 mc di sedimenti verranno ridistribuiti all'interno dello stesso corpo idrico da cui provengono, senza ricorso a discarica, secondo quanto previsto dalla nuova normativa di settore, visto che la campagna di caratterizzazione ambientale conclusa nel 2018 ha appurato la bontà del materiale dragato. La tecnica che verrà utilizzata è quella denominata ENVIRONMENTAL DREDGING e l'attività, che è stata già preceduta da una campagna di monitoraggio ambientale preliminare, avverrà con la supervisione e controllo di ISPRA ed ARPA. I lavori avranno una durata di 12 mesi e, imponendo solo limitazioni ai corridoi d'ingresso e uscita all'imboccatura, consentiranno una migliore fruizione di banchine e accosti interni e una maggiore operatività del porto. L'importo complessivo dell'intervento è pari a 5.950.000 coperti con finanziamento dello Stato. La prima fase delle attività, preliminare alle operazioni di dragaggio vere e proprie, riguarderà la ricerca di eventuali ordigni bellici nei fondali, la cui autorizzazione, da parte dei competenti uffici della Marina Militare, è stata di recente ottenuta. Il Presidente Mega ha così commentato: Questo era un appalto bloccato da anni e sono contento che sia stato possibile, con l'importante supporto degli Uffici della AdSP, risolvere tutte le criticità ed avviare i lavori che consentiranno di aumentare la sicurezza delle manovre in porto, soprattutto in particolari condizioni meteo marine avverse, oltre che garantiranno la piena operatività delle banchine. Ora siamo impegnati a mandare al più presto in gara i lavori di completamento della banchina XX luglio oltre che ad avviare la procedura di evidenza pubblica per l'individuazione dell'impresa che gestirà il pontile di Giammoro in fase di ultimazione. Azioni concrete, attese da anni, che agevoleranno la costruzione del progetto di sviluppo dell'intera area portuale per il quale il confronto con i Comuni di Milazzo, di Pace del Mela e di San Filippo del Mela è già stato avviato nelle scorse settimane.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Siracusa Live

Augusta

Redazione

Augusta, due portaerei della Royal Navy ormeggiate al porto

Un colpo d' occhio straordinario, due giganti del mare, due maestose portaerei, ormeggiate contemporaneamente nel Porto Commerciale di Augusta. È approdata al Porto di Augusta l' Ammiraglia della Royal Navy, la portaerei "HMS Queen Elizabeth, in sosta durante il suo percorso verso l' Oceano Indo Pacifico. La nave è ormeggiata alle banchine 6-7-8. La portaerei ha una lunghezza di 280 metri, una larghezza di 39 metri ed un pescaggio di 11 metri ed i fondali della banchina presso la quale sosta al Porto Commerciale di Augusta hanno una profondità di -13,80 metri, consentendo quindi un accosto agevole e sicuro.Il giorno dopo l' arrivo dell' Ammiraglia della flotta UK è arrivata anche la porterei della Marina Militare Italiana "Cavour", che è stata ormeggiata alle banchine 2 e 3 sempre nel Porto Commerciale. La portaerei ha una lunghezza di 244 metri ed una larghezza massima al ponte di volo di 39 metri. Infine il pescaggio è di 8.60 metri, assolutamente compatibile con i fondali di -12 metri. La "HMS Queen Elizabeth" lascerà il Porto di Augusta giorno 14 giugno, mentre la Cavour mollerà gli ormeggi oggi. La presenza di due portaerei di tale stazza e lunghezza contemporaneamente ormeggiate al Porto Commerciale di Augusta non si può certo definire un evento ordinario, anzi trattasi di un evento di straordinaria importanza che si è potuto realizzare grazie alla natura stessa dei fondali del Porto ed alla lunghezza ed adeguatezza delle banchine messe a disposizione dall' Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Orientale. La stipula dell' intesa per la permuta di un' area comunale alla Pizzuta da destinare alla costruzione del nuovo comando provinciale dei carabinieri, sancisce il tramonto definitivo dell' ipotesi di utilizzare parte dell' idroscalo di via Elorina per le esigenze logistiche dell' Arma. Come si ricorderà, nel 2017 fu presentato un progetto che prevedeva di investire circa 3 milioni di euro per adattare una parte dell' area della sede del distaccamento aeronautico per le esigenze operative dei militari dell' Arma.Sembrò a tutti cosa fatta un' operazione che, però, all' atto pratico, scontentava tutti: sia i padroni di casa, l' arma azzurra, sia il Comune, sia gli stessi carabinieri che non trovavano idonea e fruibile quell' area, decentrata rispetto al centro cittadino e assillata dal traffico, piuttosto intenso su via Elorina. Il progetto, quindi, è finito per quattro anni a bagnomaria, mentre il vertice dei carabinieri, sottotraccia, ha cominciato a cercare nuove soluzioni più praticabili. L' occasione propizia è stata offerta dagli uffici comunali, che hanno proposto all' Arma un' area in contrada Pizzuta, di fronte al costruendo comando provinciale dei vigili del fuoco.Rimane da stabilire che cosa fare dell' ex idroscalo De Filippis. In aprile, i parlamentari siracusani Stefania Prestigiacomo e Paolo Ficara hanno incontrato il sottosegretario alla Difesa, Giorgio Mulè. Al centro della riunione, la richiesta smilitarizzazione dell' area dell' Aeronautica, nella prospettiva di dare seguito ai progetti di riqualificazione del waterfront.Prestigiacomo e Ficara hanno illustrato al sottosegretario le istanze per ridare vita e fruizione ad una parte suggestiva del waterfront. "Per ottenere questo obiettivo, oltre al pressing che abbiamo avviato con il Ministero della difesa per la liberazione dell' area, occorre una volontà coesa e impegnata di tutte le istituzioni, Comune e Regione in primo luogo. "Riqualificare quell' area è fondamentale per dare una spinta decisa, quanto chiara, alle linee di espansione prossime venture della città. Siracusa deve crescere attorno al suo porto, puntando verso sud ", aggiunge poi Paolo Ficara.Per Stefania Prestigiacomo "realizzare all' ex idroscalo il nuovo museo archeologico e rigenerare tutta l' area, che comprende anche il Ginnasio Romano, attraverso un progetto ambizioso e qualificante, potrebbe essere una delle scelte forti da inserire nel Recovery Plan che destina 8

miliardi per gli investimenti nel campo della cultura" . I due esponenti politici concordano, poi, sul fatto che l' ex idroscalo possa diventare "

un grande polo attrattore di Siracusa, una volta riconquistata l' area per usi civili". Al momento, però, nessuna risposta è pervenuta da Roma. Ciò significa che l' area rimane di assoluta competenza dell' Aeronautica.

FerPress

Augusta

AdSP Mar di Sicilia Orientale: doppietta di navi militari al Porto Commerciale di Augusta

(FERPRESS) Augusta, 11 GIU Un colpo d'occhio straordinario, due giganti del mare, due maestose portaerei, ormeggiate contemporaneamente nel Porto Commerciale di Augusta. È approdata giorno 9 giugno scorso al Porto di Augusta l'Ammiraglia della Royal Navy, la portaerei HMS Queen Elizabeth, in sosta durante il suo percorso verso l'Oceano Indo Pacifico. La nave è ormeggiata alle banchine 6-7-8. La portaerei ha una lunghezza di 280 metri, una larghezza di 39 metri ed un pescaggio di 11 metri ed i fondali della banchina presso la quale sosta al Porto Commerciale di Augusta hanno una profondità di -13,80 metri, consentendo quindi un accosto agevole e sicuro. Il giorno dopo l'arrivo dell'Ammiraglia della flotta UK è arrivata anche la porterei della Marina Militare Italiana Cavour, che è stata ormeggiata alle banchine 2 e 3 sempre nel Porto Commerciale. La portaerei ha una lunghezza di 244 metri ed una larghezza massima al ponte di volo di 39 metri. Infine il pescaggio è di 8.60 metri, assolutamente compatibile con i fondali di 12 metri. La HMS Queen Elizabeth lascerà il Porto di Augusta giorno 14 giugno, mentre la Cavour mollerà gli ormeggi oggi. La presenza di due portaerei di tale stazza e lunghezza contemporaneamente ormeggiate al Porto Commerciale di Augusta non si può certo definire un evento ordinario, anzi trattasi di un evento di straordinaria importanza che si è potuto realizzare grazie alla natura stessa dei fondali del Porto ed alla lunghezza ed adeguatezza delle banchine messe a disposizione dall'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Orientale.

Shipping Italy

Augusta

I fondali e le banchine del porto di Augusta consentono l'approdo di due portaerei della Marina Militare italiana e inglese

Un colpo d'occhio straordinario, due giganti del mare, due maestose portaerei, ormeggiate contemporaneamente nel porto commerciale di Augusta. Inizia così la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale che annuncia l'approdo dellammiraglia della Royal Navy, la portaerei HMS Queen Elizabeth, in sosta durante il suo percorso verso l'Oceano Indo Pacifico. La nave, ormeggiata alle banchine 6-7-8, ha una lunghezza di 280 metri, una larghezza di 39 metri e un pescaggio di 11 metri ed i fondali della banchina presso la quale sosta al Porto Commerciale di Augusta hanno una profondità di -13,80 metri, consentendo quindi un accosto agevole e sicuro. Il giorno dopo l'arrivo dell'Ammiraglia della flotta UK è arrivata anche la porterei Cavour della Marina Militare Italiana che è stata ormeggiata alle banchine 2 e 3 sempre nel porto commerciale. La portaerei ha una lunghezza di 244 metri e una larghezza massima al ponte di volo di 39 metri, mentre il pescaggio è di 8,60 metri. La HMS Queen Elizabeth lascerà il Porto di Augusta giorno 14 giugno, mentre la Cavour mollerà gli ormeggi oggi. La presenza di due portaerei di tale stazza e lunghezza contemporaneamente ormeggiate al porto commerciale di Augusta non si può certo definire un evento ordinario, anzi trattasi di un evento di straordinaria importanza che si è potuto realizzare grazie alla natura stessa dei fondali del porto e alla lunghezza e adeguatezza delle banchine messe a disposizione dall'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Orientale spiega la port authority.

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Un distretto della vela della Sicilia occidentale, la proposta che parte da Palermo (VIDEO)

Redazione

Creare sviluppo e innovazione tramite un distretto della vela della Sicilia occidentale La proposta che parte da Palermo Una interessante tavola rotonda sul tema con un ricco parterre di ospiti A lanciare l' idea la business community Palermo Mediterranea Creare il primo distretto della vela della Sicilia occidentale , la proposta è partita da Palermo. Con questo obiettivo si sono riuniti ieri sera, a Villa Tasca, amministratori, burocrati, sportivi, docenti e giornalisti presenti alla tavola rotonda sulla vela e il mare ideata e organizzata dalla business community Palermo Mediterranea. L' evento è stato trasmesso in diretta su BlogSicilia. L' impegno di Palermo Mediterranea L' occasione per discutere di Palermo ed il suo mare, e delle opportunità che il distretto della vela della Sicilia occidentale potrebbe rappresentare per l' intera Isola, è stata, come detto, la tavola rotonda dal titolo "Palermo città di mare? Un distretto della vela per vincere le sfide future". Alla domanda hanno cercato di rispondere i presenti. Ricco il parterre di ospiti, tra i quali Dario Nepoti, direttore di Palermo Mediterranea, una comunità che unisce attorno a una visione, per l' appunto comune di città, imprenditori e professionisti che vogliono agire per il cambiamento. Vuole farsi promotrice di una visione generale rispetto all' opportunità per il nostro territorio di riappropriarsi del mare, inteso come elemento centrale di una nuova economia che sia innanzitutto sostenibile. Nepoti ha spiegato: "Palermo ci riuscirà e deve riuscirci, perché ha di fronte una sfida che è troppo importante. Da questa città può assolutamente partire una governance pubblico-privata per costruire il distretto della vela e del mare della Sicilia occidentale e siamo sicuri anche di riuscire a costruire e a lanciare l' idea del protocollo tra le città marinare per la tutela e per il benessere del nostro mare. Perché, ricordiamolo, un mare che muore è un mare che ci costringerà a essere noi i migranti del futuro. Di conseguenza questa città, che si affaccia sul mare, ha il dovere di proporsi come una città capace di costruirsi un futuro sul mare". Importanti eventi nazionali e internazionali Un distretto della vela della Sicilia occidentale sarebbe una importante vetrina per l' organizzazione di eventi nazionali e internazionali. Ne è convinto Giuseppe Tisci, presidente della Lega Navale di Palermo che ha commentato: "E' una importante opportunità che mette insieme persone concrete che possono davvero portare al salto di qualità per la Sicilia e per Palermo. Credo che il distretto della vela possa essere veramente il timone delle future organizzazioni di importanti eventi nazionali e internazionali portando a Palermo uno sviluppo sia sportivo che economico". Un distretto che potrebbe espandersi Presente alla tavola rotonda anche l' assessore al Turismo, Sport e Spettacolo della Regione siciliana, Manlio Messina che ha parlato delle potenzialità del distretto in termini di sviluppo turistico. "Lo ritengo assolutamente fondamentale - ha detto -. Il governo regionale e il mio assessorato sono certamente al fianco di Palermo Mediterranea e di questa bellissima realtà che sta nascendo e che credo possa portare risultati importanti non solo per Palermo ma per tutta la Sicilia e che potrà espandersi anche nella Sicilia orientale". Il futuro di Palermo Palermo si riappropria del suo mare e del suo porto con importanti progetti, tra i quali proprio il distretto della vela. Lo ha sottolineato Pasqualino Monti, presidente dell 'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. "Navighiamo, per usare un termine a me caro - ha detto Monti - tutti nella stessa direzione. Lo facciamo con tutte le istituzioni, lo facciamo con i privati e con chi in maniera associativa si impegna per raggiungere questi obiettivi.

Siamo molto pragmatici e cerchiamo di costruire il futuro di un luogo meraviglioso che ci siamo impegnati a riqualificare, che è il porto di Palermo, per restituirlo alla città in maniera più degna". La crescita e lo sviluppo economico della Sicilia

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

"La Sicilia occidentale non è solo Palermo o solo una provincia. E' una rete che va costruita all' interno di un percorso dove non possono stare solo gli attori pubblici". Lo ha detto Paolo Petralia Camassa, assessore a Sport, Innovazione e Attività giovanili del Comune di Palermo. Ha proseguito Petralia Camassa: "Dobbiamo pensare a una prospettiva di sviluppo economico di questa terra. E' necessaria una partnership pubblico-privata. Significa creare attrattività verso l' esterno, verso eventi che vengono anche dall' estero, impegnarci per una crescita internazionale". Palermo città liquida Presente anche Maurizio Carta, urbanista e docente dell' Università degli Studi di Palermo. "Questo è stato un evento di grandissimo interesse, - ha spiegato - perché ha messo insieme visione e concretezza. Il mare per Palermo è qualcosa di più che soltanto una grande opportunità oppure il luogo dove si possono svolgere alcune iniziative. Io chiamo Palermo 'città liquida', perché il mare rappresenta per Palermo un elemento fondamentale della sua identità ma soprattutto della sua visione di futuro. Ragionare di Palermo in termini di città liquida significa che tutti gli spazi di Palermo, tutti gli elementi della città, non soltanto quelli prospicienti alla linea di costa devono concorrere e collaborare perché Palermo torni a essere una città di mare in cui il mare torna ad essere risorsa fondamentale della sua prosperità. Perché questo è il termine che dobbiamo tornare ad associare al mare per una città come Palermo. Prosperità capace di incentivare iniziative, attività, attrattività, e porta di uscita e porta di entrata. E soprattutto negli ultimi anni, grazie all' attività portuale, il mare, la linea del mare della città di Palermo si sta arricchendo di una serie di funzioni che la stanno facendo diventare la nuova spina dorsale della città. Un collegamento tra la città e il resto del mondo, tornando a far essere Palermo una città aperta al mondo, e che dal mondo riceve iniziative e opportunità e che è in grado di moltiplicarle e redistribuirle alla comunità". Nuovi corsi di laurea sul mare Il mare è una risorsa fondamentale e il mondo accademico crede nel mare. Lo ha detto Antonio Mancuso, docente dell' Università di Palermo che ha annunciato: "Proprio per il prossimo anno accademico abbiamo istituito un nuovo corso di laurea nelle università di Palermo e Trapani, si tratta di Ingegneria delle Tecnologie per il Mare. Le università faranno di tutto, per supportare con le proprie competenze, questo nuovo percorso".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Primo Magazine

Palermo, Termini Imerese

La IX Commissione Trasporti al porto di Palermo

GAM EDITORI

11 giugno 2021 - La IX Commissione parlamentare (Trasporti, poste e telecomunicazioni) è stata ospite ieri del presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: un incontro utile a verificare lo stato dell' arte dei porti del Sistema e le relative esigenze infrastrutturali e finanziarie. La delegazione era composta dalla presidente Raffaella Paita, e dai deputati Paolo Ficara (M5S), Edoardo Rixi (Lega), Davide Gariglio (PD), Giusi Bartolozzi, (FI), Marco Silvestroni (FdI), Francesco Scoma (IV) e Antonio Tasso (Misto). Presenti anche il contrammiraglio Roberto Isidori, direttore marittimo della Sicilia occidentale e comandante della Capitaneria di porto di Palermo, e l' ammiraglio isp. a. Salvatore Gravante, segretario generale dell' AdSP. Dopo le parole di Monti che ha illustrato i lavori avviati dall' Authority, alcuni dei quali già conclusi, la commissione si è resa personalmente conto degli interventi in corso, visitando i principali cantieri del porto di Palermo, a bordo di una motovedetta della Capitaneria di porto. "E' evidente in questo porto - ha commentato la presidente Raffaella Paita - la capacità di creare ordine nelle funzioni: c' è il settore crociere in pieno sviluppo infrastrutturale; c' è la cantieristica con il ruolo importante di Fincantieri; è stato ricostruito un rapporto con la città che non è affatto un aspetto marginale, e poi c' è il traffico commerciale che dà i suoi risultati. Su tutti questi punti esistono progetti in corso o pronti a partire: mi pare che ci siano tutte le condizioni per un auspicato salto di qualità". "Aver avuto con noi la Commissione trasporti - ha detto Monti - è un segnale importante che dimostra l' impegno del governo, attraverso il parlamento, nei nostri confronti e la fiducia riposta nel nostro operato. Il nostro impegno è quello di costruire un progetto credibile, in grado di far emergere le enormi potenzialità inespresse degli scali che compongono questa Autorità, e di convogliare le necessarie risorse. Non è un caso se, oltre ai 155 milioni destinati al rilancio della cantieristica navale nel porto di Palermo e alla realizzazione del sistema di interfaccia porto-città - lavori per cui sono stato nominato commissario dal presidente Mario Draghi - dal Pnrr sono arrivati ulteriori 195 milioni per il coldironing - il processo che permette lo spegnimento dei motori navali durante l' ormeggio in porto, senza però far venir meno l' erogazione di energia richiesta da essa - in tutti e quattro i porti del Sistema, Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle; per il consolidamento, a Palermo, delle banchine sud dei moli Piave e Santa Lucia e l' adeguamento statico della banchina Vittorio Veneto; per il consolidamento del molo sopraflutto all' Acquasanta e il completamento del molo foraneo nel porto dell' Arenella. A Trapani, invece, i fondi sono destinati ai lavori di dragaggio dell' avamporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio. Questa Authority ha chiuso l' anno della pandemia con un bilancio di 25 milioni di euro, le imprese private che operano in porto hanno assunto lavoratori, dimostrando che quando si produce economia reale si crea anche occupazione stabile. Lavoriamo, insomma, per rimettere la nostra portualità sulla strada dello sviluppo europeo con investimenti produttivi, riforme, cultura d' impresa, affondando le radici nell' attitudine al fare. Di più: al fare bene".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Nautilus

Focus

Pubblicato Studio Deloitte - ESPO: i porti europei al centro delle transizioni

Abele Carruezzo

Pubblicato Studio Deloitte - ESPO: i porti europei al centro delle transizioni Scritto da Abele Carruezzo Ambiente , Cultura , Europa , Infrastrutture , Legislazione , Nautica , News , Porti , Trasporti venerdì, Giugno 11th, 2021 Bruxelles. Le transizioni energetiche, ecologiche e digitali, unitamente al mutevole ambiente politico globale, dominato dagli impatti della pandemia di Covid-19, stanno creando complessità peri porti europei e variazioni operative per l' industria portuale in generale. I porti sono al bivio di queste transizioni e di queste realtà mutevoli. Le domande 'chiave' che lo studio intende rispondere sono: Come possono le Autorità portuali rispondere al meglio a questi cambiamenti? Fino a che punto possono impostare in modo proattivo la rotta per un futuro più sostenibile, resiliente e intelligente? Cosa ha rivelato la pandemia di Covid-19 sul ruolo dei porti? Quali sono le condizioni necessarie affinché i porti svolgano il loro ruolo di motori di crescita e ripresa economica? Sulla base di colloqui con 55 leader portuali europei, Deloitte, insieme a ESPO, ha effettuato un' analisi dei principali driver e tendenze che incidono sui porti europei, al fine di definire il ruolo mutevole degli enti di gestione portuale in Europa. I risultati sono stati presentati durante l' ESPO Conference Regatta il 25 maggio e il rapporto è ora disponibile sul sito ESPO. Isabelle Ryckbost, Segretario Generale ESPO ha commentato: 'L' obiettivo dello studio è stato comprendere cosa guida oggi le decisioni dei porti, come i porti si adatteranno e navigheranno in questo mondo in trasformazione e cosa è necessario per ottimizzare questo processo, in modo che i porti in Europa possano continuare a essere un catalizzatore di una crescita sostenibile, intelligente e resiliente. Il rapporto può solo fornire un' istantanea, dal momento che il mondo e l' ambiente operativo dei porti continuano a cambiare mentre parliamo'. Lo studio ha identificato quattro categorie di driver e tendenze di collegamento che stanno trasformando il panorama portuale: ambientale, tecnologico, geopolitico e demografico. Sulla base di queste categorie, lo studio spiega come si sta trasformando il ruolo delle Autorità portuali europee e trae un elenco di conclusioni al riguardo. Poiché i porti in Europa sono molto diversi, è chiaro che sono influenzati in modo diverso da fattori trainanti e tendenze. Nel complesso, le Autorità portuali in Europa stanno assumendo nuovi ruoli aggiuntivi, che si tratti di greening o digitalizzazione, economia blu o circolare, oltre alle loro funzioni tradizionali. Molti di esse si stanno muovendo come agenti di sviluppo commerciali in vari mercati con strategie mirate, mentre il loro ruolo pubblico e le attività guidate dalla loro missione rimangono importanti e stanno ancora aumentando. Quest' ampia varietà di ruoli, responsabilità e stakeholder implica una maggiore complessità, che richiede più che mai un forte 'manager' portuale come partner neutrale e facilitatore nella catena del valore e nel più ampio ecosistema portuale. Le diverse sfide future, la crescente complessità e l' aumento delle economie di scala del settore spingono i porti a cooperare con altri porti, dalle coalizioni su un singolo progetto alle fusioni complete. Anche la cooperazione con altre parti interessate sarà fondamentale per trovare soluzioni praticabili a problemi come rendere più 'verde' il settore marittimo o la digitalizzazione dell' ecosistema portuale. Cooperare e facendo squadra, i porti possono sfruttare una conoscenza esterna o ridurre il rischio di determinati investimenti. Lo studio individua anche alcune possibili tensioni. In primo luogo, mentre il ruolo dell' ente di gestione portuale è in espansione, i ricavi spesso diminuiscono. In secondo luogo, i porti sono risorse pesanti e gli investimenti infrastrutturali hanno tempi di

esecuzione molto lunghi a causa delle procedure di gara, finanziamento e autorizzazione pubbliche. Ciò rende particolarmente difficile per i porti rispondere e reagire rapidamente alle mutevoli realtà da un giorno all' altro in tempi di prospettive di mercato

molto incerte. Il rapporto suggerisce un' opportunità per rivitalizzare il rapporto porto-città poiché i ruoli delle nuove Autorità portuali, anche nel campo dell' economia circolare e delle energie rinnovabili, le rendono un partner molto rilevante per il greening della città e le rendono attraenti per diversi nuovi lavori di profili disponibili in città. Identifica anche un modo per reinventare il trasporto marittimo di passeggeri dopo il Covid-19. Sostenere il ruolo mutevole dei porti richiede una visione olistica dei porti, che consideri tutti gli aspetti e i ruoli, nonché le esigenze e le capacità specifiche del porto. Questa diversità rende il sistema portuale europeo più resiliente e implica che la migliore strategia per ottimizzare e supportare il rispettivo ecosistema sarà diversa per ogni porto. L' Organizzazione europea dei porti marittimi o ESPO, fondata nel 1993, è l' organismo rappresentativo delle Autorità portuali, delle Associazioni portuali e delle Amministrazioni portuali dei porti marittimi degli Stati membri dell' Unione europea e della Norvegia.

La Gazzetta Marittima

Focus

Navi giganti, porti e speculazioni

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI I QUADERNI ABBONAMENTI SFOGLIABILE EVENTI

QUADERNO VESPUCCI 2021

Politica/Shipping

Navi giganti, porti e speculazioni

12 Giugno 2021

Dal signor Enzo Esposito, in relazione al recente studio sul gigantismo navale e i suoi problemi, ci scrive sul web:

Il gigantismo così come viene utilizzato oggi non ha senso.

Le Authority devono introdurre nuove regole per mediare gli interessi del carico e quelli del vettore.

C'è troppa speculazione da entrambi i settori.

Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita

Dal signor Enzo Esposito, in relazione al recente studio sul gigantismo navale e i suoi problemi, ci scrive sul web:Il gigantismo così come viene utilizzato oggi non ha senso.Le Authority devono introdurre nuove regole per mediare gli interessi del carico e quelli del vettore.C'è troppa speculazione da entrambi i settori.*Ci sono diverse scuole di pensiero sul gigantismo navale, e sarebbe presuntuoso dare un giudizio drastico e lapidario su un fenomeno che oggi coinvolge non solo gli armatori e i porti, ma anche i cantieri navali, i servizi ai giganti (bacini di carenaggio, riparatori, assicuratori, marittimi) e in definitiva anche la salvaguardia dell'ambiente marino. È indubbio che una nave da 20 mila contenitori costa meno di tre navi da 10 mila, sia come gestione che come costruzione, ma le limitazioni di questi giganti sono rappresentate dai porti, in particolare da quelli storici circondati dalle città, che più di tanto non possono offrire spazi di banchina, fondali, aree di manovra. Qualche decennio fa una grande compagnia di navigazione americana aveva studiato una formula che consentiva di avere grandi e grandissime navi che tuttavia non entravano nei porti ma si fermavano davanti ai loro ingressi scaricando grandi chiatte cariche di containers, che entravano in porto e venivano raccolte con il carico di partenza al ritorno. Si chiamavano LASH, per un po' funzionavano ma le complicazioni a bordo e anche nei porti ne decretarono la fine. Oggi si continua a costruire giganti (si parla già di portate intorno ai 30 mila TEUs) ma i porti adatti ad ospitarle rimangono solo quelli di nuova costruzione (in Italia sembra adatto solo Gioia Tauro) e diventa anche difficile radunare i quantitativi di TEUs sufficienti a saturarne la portata. Nel frattempo si lasciano spazi per navi medie che hanno il vantaggio di poter operare sia come feeder, sia nei porti storici che spesso sono i più vicini alle aree di produzione. In sostanza, tutto è in divenire. Come sempre, d'altronde.Qualche dato, in aggiunta alle considerazioni qui sopra, serve a chiarire meglio di che tipologia di navi stiamo parlando: una portacontainers da 23.900 TEUs ha un DU (Dislocamento Unitario) di circa 180 tonnellate: ciò significa che la nave ogni 180 tonn. di carico, varia di un centimetro il suo pescaggio medio. Considerando il peso di un contenitore di 20 piedi a circa 10 tonn. un centimetro di pescaggio è pari a 18 contenitori da 20' pieni. Vedete voi di che fondali hanno bisogno i giganti, senza contare anche l'ingombro in larghezza che ormai supera i 60 metri.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

La Gazzetta Marittima

Focus

Porti ecologici, ma il rilancio dov'è?

LIVORNO Siamo ormai quotidianamente subissati da webinar, che non avendo l'impiccio di spostarsi fisicamente fioriscono su ogni tema, non solo dello shipping. E pescando qua e là, sta diventando sempre più chiaro che nello sforzo del Governo Draghi di assicurare all'economia una base di rilancio il comparto dello shipping e della portualità non è certo in primo piano. Anche gli interventi urgenti sui porti sembrano ancora una volta legati più alla capacità della politica locale di imporre a Roma le scelte che non da un piano nazionale e coordinato per un vero e funzionante sistema dei sistemi. Da due pulpiti sono arrivati i richiami più significativi: quello di Rodolfo Giampieri, neo-presidente di Assoporti: e quello di Luca Sisto direttore generale di Confitarma. Il primo sta facendo proprie le istanze di quei porti che pur avendo presentato progetti e programmi di valore nazionale, sembrano esclusi dal piano generale di rilancio di Draghi (compreso Livorno, dove peraltro c'è un contributo sostanzioso sia statale che regionale per la Darsena Europa, con tanto di commissario urgente) senza che appaia una accettabile visione d'insieme. Il secondo ha parlato del mantra delle navi ecologiche, ricordando che se i porti non sono sufficientemente attrezzati per i nuovi carburanti, anche le navi ibride servono a poco. Ecco il suo intervento all'evento di Trieste su Shipping industry: porto franco. Lo shipping ha già avviato la transizione ecologica riducendo le emissioni di CO_2 ed anche il tenore di zolfo nei combustibili. Certamente il GNL e tutte le altre tecnologie già installate a bordo delle nostre navi più green, contribuiranno alla transizione, entro il 2050, verso i futuri combustibili a emissioni di CO_2 pari a zero, quali ad esempio l'idrogeno. Ma attenzione agli slogan: non esistono ancora navi ad idrogeno e le tecnologie per l'utilizzo di questa fonte energetica non sono ancora mature in ambito navale. È necessario programmare con dovizia un adeguato periodo di transizione. La diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico renderà più ancora più stretto il legame tra nave e porto che dovrà prevedere soluzioni per soddisfare una domanda molto più variegata. La sfida non è soltanto tecnologica e può essere vinta a livello di sistema Paese ha concluso Sisto soltanto se si riesce ad avere una visione d'insieme: oggi, nessuna nuova nave per il rifornimento di GNL avrà la convenienza a battere bandiera italiana per via delle limitazioni imposte al registro internazionale e alla poca concorrenzialità del nostro primo registro rispetto alle bandiere europee. * Ci sono anche le fasi celebrative, in cui si chiede che il governo contribuisca agli approfondimenti su come sta cambiando la logistica. Faccio mie le parole del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione dei festeggiamenti dei 75 anni della Repubblica italiana, lo scorso 2 giugno: questo è tempo di costruire il futuro: con queste parole il presidente di Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali), Silvia Moretto, ha voluto accogliere gli illustri ospiti invitati all'assemblea generale di Fedespedi, nel 75° anniversario dell'associazione, che si è svolta due giorni fa online: il viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, e il presidente di Ipsos, Nando Pagnoncelli. Le imprese di spedizioni e l'intero settore logistico nell'ultimo anno e mezzo hanno dimostrato la loro strategicità, da un punto di vista economico, sociale, ambientale ha dichiarato il presidente Moretto Per questo occorre tenere l'Industry logistica al centro dell'azione del Governo, che nei prossimi anni, con il PNRR, avrà le risorse per fare davvero la differenza nello sviluppo di una logistica green, all'altezza di una delle principali manifatture mondiali, la seconda d'Europa. La digitalizzazione (anche in chiave sostenibile) e la semplificazione normativa sono i dossier sui quali stiamo lavorando da oltre un anno e che ci vedono impegnati in prima linea insieme a Confetra.

La Gazzetta Marittima

Focus

Abbiamo profuso impegno incessante, idee, passione, abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienza, visione, progettualità concrete. Chiediamo che questo dialogo continui e che il PNRR sia uno strumento per liberare e mettere a terra risorse per valorizzare ciò che c'è, ossia le progettualità, le infrastrutture digitali e le proposte di riforma della normativa di settore elaborate e avanzate dagli operatori, in modo da non vanificare tutto il lavoro di ricerca e innovazione fin qui svolto dalle nostre imprese al servizio dell'import e dell'export italiano. Fedespedi e Confetra compiono quest'anno 75 anni, siete tra le associazioni di settore più antiche di Italia e punto di riferimento per Ministero e Parlamento sui temi delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica ha voluto ricordare il viceministro Bellanova nel suo intervento Il vostro contributo, in termini di idee e progetti, sarà fondamentale per il rilancio del comparto: grazie alle risorse del Next Generation EU saremo in grado di intervenire per migliorare il funzionamento dell'apparato pubblico (penso a semplificazioni normative e digitalizzazione delle procedure) e stimolare l'iniziativa privata, per costruire infrastrutture materiali e digitali e un tessuto imprenditoriale strutturato, innovativo e competitivo. Nel PNRR, 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3d, reti 5G, nuovi software gestionali, che permetteranno alle imprese di spedizioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali. È tempo di mettersi al lavoro, insieme, per fare bene e fare presto, come sistema. Dobbiamo evitare approcci autoreferenziali e perseguire una sostenibilità completa, che tenga conto delle tre componenti: economica, sociale e ambientale. Una comune visione del futuro della logistica ci vede festeggiare insieme il traguardo importante del 75° anniversario ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini Questo non deve però rappresentare un arrivo, bensì un nuovo inizio per immaginare e contribuire a rafforzare l'importante settore che rappresentiamo, dopo un anno difficile, quello della pandemia di Covid-19, che ha visto moltiplicarsi il lavoro associativo a tutela delle nostre imprese. Fedespedi rappresenta l'architrave del Sistema Confederale: ringrazio, dunque, il Presidente Moretto, in rappresentanza di tutto il vostro sistema Federale, perché siete la principale linfa delle nostre attività quotidiane e delle nostre riflessioni strategiche, dei nostri Studi, della nostra comunicazione e della nostra attività di rappresentanza. Nando Pagnoncelli, presidente di Ipsos, ha presentato agli associati Fedespedi i risultati della seconda fase della ricerca realizzata insieme a Confetra La reputazione del settore trasporto merci, logistica e spedizioni: Insieme a Confetra e Fedespedi abbiamo avviato un interessante percorso di ricerca articolato e sviluppato su più anni. Il 2021, in un'ottica di monitoraggio, ha permesso di analizzare i cambiamenti nella reputazione del settore trasporto merci, logistica e spedizioni a seguito dell'anno pandemico e approfondire il tema della sostenibilità per il settore. I risultati sono interessanti. Innanzitutto, è cresciuta la conoscenza del settore: oggi trasporto merci e logistica-spedizioni sono riconosciuti dalla maggioranza (popolazione, business community, aziende manifatturiere) come settori distinti che necessariamente operano in modo sinergico. Inoltre, è migliorata la reputazione generale e la fiducia riposta nel settore. Interessante anche il riscontro avuto rispetto al tema della sostenibilità, che è sempre più centrale per i consumatori, nel dibattito pubblico, nell'agenda politica. Il settore trasporto merci, logistica e spedizioni è ritenuto, insieme ad agroalimentare ed energetico, tra i primi tre settori che possono contribuire maggiormente a uno sviluppo sostenibile. Dunque, rappresenterà sempre di più un importante fattore di competitività e un'occasione per comunicare un'immagine positiva del settore. Nello sviluppo della Green Economy, le imprese di spedizioni potranno fare la differenza.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Focus

Blocco container in Cina: quando si risolverà?

Con il direttore di Assiterminal abbiamo parlato di questo e altro

Redazione

LIVORNO La nostra chiacchierata con Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal parte dal blocco container in Cina dovuto a un focolaio Covid. A lui abbiamo chiesto qualche prospettiva su quando la cosa potrà risolversi e come sia possibile difendersi da questi intoppi che colpiscono il commercio via mare, così come era già successo col blocco del canale di Suez. Ma con Ferrari parliamo anche di aumento esponenziale del costo dei noli, cosa che potrebbe ancora andare a salire e che ha dovuto, ci dice, far riorganizzare le shipping lines per ottimizzare gli spazi in stiva. Se si vuole trovare un lato positivo della cosa -spiega- è che finalmente di questi problemi parli la committenza e che piano piano si avvicini il mondo industriale con quello della logistica. Sul lato crociere, i cui terminalisti vengono rappresentati dall'associazione, il direttore ci parla di situazione imbarazzante: La riduzione dei canoni nel 2020 è un risultato che abbiamo portato a casa, anche se la franchigia al 20% non ci ha soddisfatti. Ora il fondo da 20 milioni ha avuto l'ok da Bruxelles ma è fermo al Mef. Parliamo anche dell'assemblea che ha confermato Luca Becce alla presidenze, durante la quale alcuni terminal del Gruppo Msc hanno annunciato di uscire da Assiterminal: Non siamo preoccupati, restiamo comunque numericamente la più grande rappresentanza del settore, anche perchè nel frattempo si sono aggiunte altre realtà terminalistiche e imprese più piccole.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Ship Mag

Focus

Barbera (FISE Uniport): "Con l' ingresso dei nuovi soci, ritorniamo strategici in ambito portuale"

Redazione

≡ MENU ShipMag. CERCA

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

CARGO ACHENE PORTI

Barbera (FISE Uniport): "Con l'ingresso dei nuovi soci, ritorniamo strategici in ambito portuale"

11 GIUGNO 2021 - Redazione

Milano - ' Si apre oggi una nuova fase dell' associazione ' . Sono le prime parole a caldo di Federico Barbera , presidente FISE Uniport, che ha salutato l' ingresso nell' associazione di 12 nuovi membri, tutti terminal del network MSC, che operano in tutti i principali porti del Paese, da Genova a Venezia, da Trieste a Livorno, da Napoli a Gioia Tauro e che rappresentano oltre il 50% dei contenitori movimentati nel 2020 (5,5 milioni di Teu). Barbera , riconfermato oggi al vertice di FISE Uniport (Unione nazionale imprese portuali), ha sottolineato la rinnovata centralità dell' associazione in ambito portuale, grazie all' estensione della sua rappresentanza 'in tutti i settori dei traffici portuali che occupano nel nostro Paese diverse migliaia di addetti' . Barbera ha aggiunto: 'L' obiettivo del mio mandato sarà trasformare l' ampliamento della rappresentatività raggiunto in un' effettiva incisività dell' azione presso le istituzioni e il mondo della politica e del lavoro. I nostri settori hanno vissuto questa fase pandemica con velocità diverse e sono pronti all' uscita da questa fase economica. Sin dalle prossime settimane le nostre attività saranno focalizzate sull' implementazione del PNRR, affinché non vada persa un' occasione unica per rilanciare la centralità strategica del comparto portuale del nostro Paese '. Alla luce dei cambiamenti in atto, Uniport ha deciso di rafforzare la partecipazione delle associate, istituendo 4 commissioni permanenti nei seguenti ambiti: Contenitori, Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) e Ro-Pax (Roll-on/roll-off Passenger), imprese articolo 16 e logistica portuale. Barbera intravede nella nuova stagione 'un ritorno al passato, quando Uniport (allora Ausitra) era l' unica associazione del settore. Da una sua costola infatti, a metà degli anni 80, una parte di imprese 'fuoriuscite' da Ausitra entrarono poi in Assodocks, aderendo in seguito ad Assologistica. I terminalisti genovesi, a loro volta, più o meno una ventina d' anni fa, (ed in seguito non solo loro) decisero di abbandonare Assologistica, dando vita ad Assiterminal. Barbera sarà supportato per il raggiungimento degli obiettivi del programma dai nuovi vice presidenti Antonio Davide Testi (Medcenter Container Terminal), Pasquale Legora (Co.Na.Te.Co) e Carlo Torlai (Compagnia Portuale Piombino) . Questi gli altri componenti del Consiglio Direttivo Uniport anch' essi attori protagonisti nel mondo portuale italiano: Ignazio Messina, Fabrizio Zerbini (Trieste marine Terminal), Matteo Catani (GNV) ed Edoardo Manzani (Stazioni Marittime Genova), Francesco Lorenzini (Terminal Lorenzini & C.) Tesoriere. Novità importanti sono state preannunciate infine dal presidente anche sul piano confederativo (adesione a Conftrasporto) e sul piano delle alleanze territoriali a cominciare dalla sua Livorno nella quale proseguirà la sinergia con Assimprese.

Shipping Italy

Focus

Container: si aggrava la congestione nei porti del sud-est della Cina con 50 navi alla fonda

La disponibilità di container vuoti nei porti della Cina meridionale continua a peggiorare mentre i vettori marittimi aggiungono cancellazioni degli scali di Yantian, Shekou e Nansha per un'ondata di focolai di Covid nella provincia di Guangzhou che da settimane ha messo in crisi anche l'attività dei terminal. La shipping company giapponese Ocean Network Express (ONE) mercoledì scorso ha scritto in un avviso che Yantian International Container Terminal continua a operare al di sotto della propria capacità a causa delle restrizioni imposte ai lavoratori per il Covid e che la congestione ai terminal container di Shekou e Chiwan è aumentata fino a oltre il 90% della capacità. Più di 50 navi portacontainer sono in attesa di attraccare nei porti dell'area secondo i dati di Refinitiv. Le maggiori compagnie di navigazione hanno avvertito i clienti dei possibili ritardi delle navi, dei cambiamenti negli orari degli scali e della possibilità di saltare del tutto alcuni scali. Molti meno container vuoti stanno arrivando nel sud della Cina mentre le linee container saltano le toccate e i caricatori dovranno affrontare lunghi ritardi o prezzi più elevati per l'equipment se non trovano alternative all'utilizzo dei porti più colpiti ha detto il fondatore di Container xChange, Johannes Schlingmeiner. In un avviso ai clienti Maersk ha fatto sapere che, includendo le navi operate dai suoi partner, sono già 64 le toccate programmate e cancellate a Yantian e Shekou a causa di ritardi fino a 16 giorni per lo sbarco nei porti congestionati. Oltre a ritardare se non impedire l'imbarco dei container in esportazione, le cancellazioni delle toccate si traduce in minore arrivo a quindi disponibilità di box vuoti che finiscono in altri scali dell'Estremo Oriente. Secondo l'indice CAx della piattaforma online di leasing e trading di container, la disponibilità di box da 40 piedi a Yantian, Shekou e Nansha la scorsa settimana era già scesa a 0,47, sotto il livello di 0,50 dell'indice, per cui risultano essere più i container in uscita dal porto che quelli in entrata. Schlingmeiner a questo proposito ha aggiunto: Le nostre previsioni dicono che la disponibilità di container in questi porti non aumenterà nelle prossime settimane, dato che più linee di container cancellano gli scali. Il fondatore di Container xChange ha anche suggerito ai caricatori che faticano a reperire equipment dai vettori di ricorrere ai container di proprietà (shipper-owned containers) per le spedizioni urgenti ma data la scarsa offerta di stiva e i noli saliti alle stelle non c'è garanzia che i vettori accettino anche le prenotazioni di chi dispone di propri container. L'altra grande criticità per chi ha sperimentato questa opzione è la difficoltà a mantenere sotto controllo il tracciamento del box. Secondo Reuters molti esportatori hanno detto che l'impatto è stato finora limitato, poiché i ritardi nelle spedizioni e le consegne a rilento sono ormai frequenti nelle catene logistiche dall'inizio della pandemia di Covid-19. Fondamentalmente abbiamo avuto un'esperienza simile l'anno scorso, quindi abbiamo esperienza nel rispondere alla crisi, anche se l'aumento dei costi di trasporto sta diventando davvero sorprendente. Le spese di trasporto si riflettono in un incremento dei costi delle materie prime che sono già aumentati di circa il 15%-30% ha detto un responsabile delle vendite di un produttore di componenti elettronica di Shenzhen, importante polo manifatturiero nel Guangdong, vicino a Hong Kong. I noli per le spedizioni marittime dalla Cina all'Europa secondo Freightos sono saliti al record di 11.037 dollari per container da 40 piedi questa settimana per l'elevata domanda di trasporto e a causa delle interruzioni nella catena di approvvigionamento delle merci. Secondo quanto rivelato da alcuni analisti di mercato sono 300 in giro per il mondo le portacontainer fuori dai porti in attesa di poter entrare e sbarcare: Considerando che la flotta globale di navi portacontainer è composta da circa 5.400 unità in totale, ciò significa che circa il 5,5% delle navi in questo momento è in stand-by. In termini di capacità è molto probabile

che il fenomeno coinvolga maggiormente le navi di grande portata e quindi maggiori sono gli effetti sulla congestione dei traffici ha afferma Lars Jensen di Sea-Intelligence. Le zone maggiormente colpite sono ovviamente l'area di Shenzhen, ma anche Long Beach (che a maggio ha movimentato il record storico di 907.216 Teu), Seattle, Rotterdam, Amburgo e altri. In Italia nel momento in cui scriviamo (venerdì 11 giugno) risultano in rada in attesa di ormeggio tre portacontainer di Msc a Gioia Tauro (in banchina al terminal Mct ce ne sono sei contemporaneamente ormeggiate) più un'altra nave a La Spezia.