



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 15 giugno 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

14/06/2021	Shipping Italy Pagina 6	22
<hr/>		
Giampieri (Assoporti): Traghettoni nel Tirreno avvantaggiati. Urge semplificazione		

Trieste

14/06/2021	Dire	<i>Micol Brusaferrò</i>	24
<hr/>			
Trieste aderisce allo sciopero dei porti. Usb: "Lacune sul fronte della sicurezza"			

14/06/2021	Etribuna		25
<hr/>			
14/06/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	26
<hr/>			

Savona, Vado

14/06/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	27
<hr/>			

Genova, Voltri

14/06/2021	larepubblica.it		28
<hr/>			
14/06/2021	Shipping Italy		30
<hr/>			
14/06/2021	Shipping Italy		31
<hr/>			
14/06/2021	Shipping Italy		32
<hr/>			
14/06/2021	Genova Today		34
<hr/>			
14/06/2021	PrimoCanale.it		35
<hr/>			

La Spezia

14/06/2021	Shipping Italy		36
<hr/>			

Ravenna

14/06/2021	Ravenna Today		37
<hr/>			
14/06/2021	Ravenna24Ore.it	<i>vorlandi</i>	38
<hr/>			
14/06/2021	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	39
<hr/>			

Livorno

14/06/2021	Shipping Italy		40
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/06/2021	Cronache Ancona		41
<hr/>			

14/06/2021 **Ancona Today** 42
Attracco "Msc Splendida", Ciccioli (Fdl): "Porto sempre più importante e strategico"

14/06/2021 **ilrestodelcarlino.it** 43
"Non era scontato che scegliessero noi"

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/06/2021 **CivOnline** 44
Sicurezza nei porti: i lavoratori manifestano anche a Civitavecchia

14/06/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 45
Il futuro dell' energia da moto ondoso - Convegno Propeller Club Port of Roma

Napoli

14/06/2021 **Expartibus** 46
Comune di Napoli esprime parere contrario a realizzazione deposito GNL

14/06/2021 **larepubblica.it (Napoli)** *Di Antonio Corbo* 47
Deposito gas (Gnl) a San Giovanni, Coccia: "Inviare osservazioni al ministero, ecco le ragioni del no"

14/06/2021 **Ship Mag** *Redazione* 49
Porto di Napoli, mensilità non pagata. Stato di agitazione dei lavoratori art. 17

14/06/2021 **Informazioni Marittime** 50
Dipartimento nautico, risorsa strategica per il porto di Napoli. Webinar Propeller e Atena

14/06/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 51
Dipartimento Nautico, risorsa strategica per il porto di Napoli

Salerno

14/06/2021 **Anteprima 24** 52
Porto, l' allungamento del molo visto dal mare (Video)

Brindisi

14/06/2021 **Brindisi Report** 53
Brindisi-Corfù: cosa resta su una banchina vuota e assolata?

Cagliari

14/06/2021 **Ansa** 54
Porto canale Cagliari: Todde (Mise), il 21 tavolo a tre

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/06/2021 **gazzettadelsud.it** *Lucio D' Amico* 55
Messina e la "Zes", il M5S presenta un emendamento

14/06/2021 **Oggi Milazzo** 56
Porto di Milazzo, sbloccato il dragaggio dei fondali. Più sicurezza nelle manovre delle navi

Palermo, Termini Imerese

14/06/2021	SiciliaNews24		57
<hr/>			
"Il miracolo del porto di Palermo" incontro con Pasqualino Monti, Leonardo Agueci e Stefania Petyx			

Focus

14/06/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	58
<hr/>			
IMO-MEPC 76: adottare misure su riduzione di emissioni da trasporto marittimo			
14/06/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	59
<hr/>			
Il Ministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, illustra all' Automotive Business Summit del Sole 24 Ore gli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza			
14/06/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	61
<hr/>			
Giovannini: i porti devono trasformarsi			
14/06/2021	TeleBorsa		63
<hr/>			
PNRR, logistica tra transizione green e digitalizzazione			
14/06/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	64
<hr/>			
PNRR, porti 4.0 e trasporto green. Federlogistica fa il punto sui progetti del governo			
14/06/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	65
<hr/>			
Giovannini: "Ferrovie, porti e flotte. Così investiremo i 62 miliardi del PNRR"			
14/06/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	66
<hr/>			
Tassa globale del 15%, i terminalisti temono la concorrenza sleale degli armatori / Il caso			
14/06/2021	Shipping Italy	Pagina 8	67
<hr/>			
Le crociere in Italia: i numeri della ripartenza dopo un anno di sofferenza			
14/06/2021	Shipping Italy	Pagina 10	69
<hr/>			
Le navi di Costa e Msc stanno tornando a mollare gli ormeggi: le date e i porti della ripresa			
14/06/2021	Shipping Italy	Pagina 11	71
<hr/>			
Come è cambiato il mercato dei traghetti in Italia negli ultimi 12 mesi			
14/06/2021	Shipping Italy	Pagina 14	73
<hr/>			
I traghetti chiedono di rimuovere il limite della capacità ridotto al 50%			
14/06/2021	Notiziario Assoporti		75
<hr/>			
Focus atti parlamentari			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 50 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1874

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

ULTRA RAPTOR II MID
WWW.LASPORTIVA.COM

Ma ci sono altre offerte
Buffon verso il Parma dove iniziò la sua storia di **Massimiliano Nerozzi** a pagina 45

Domani gratis
Dalla pasta al dessert. I menu d'autore nel nuovo numero di Cook di **Isabella Fantigrossi** a pagina 24

LA SPORTIVA

Il vertice Il premier italiano parla anche di crisi sanitaria e di Libia. Divisi sulla linea da tenere con Erdogan

La Nato avverte Cina e Russia

Biden: minaccia alla sicurezza globale. Draghi: ora l'Alleanza è più forte di prima

IL GRADITO RITORNO

di **Paolo Lepri**

Un ente inutile? La risposta è no. E nemmeno un'organizzazione vicina alla «morte cerebrale», come aveva pronosticato il presidente francese Emmanuel Macron. La Nato serve ancora e servirà nel futuro. Né più né meno come è accaduto in un recente passato che non è passato del tutto. Ai suoi confini, infatti, c'è la «minaccia» della Russia. I «Trenta» (da ieri siede al tavolo di Bruxelles anche la Macedonia del Nord) condannano le «politiche aggressive» di Vladimir Putin, sanno benissimo che cosa si pensa al Cremlino dei rapporti Est-Ovest e del confronto tra liberalismo e autoritarismo nelle relazioni internazionali. I pericoli sono molti e la guardia deve essere alta. Ma sarebbe sbagliato fermarsi a Mosca. Un'alleanza strategica ha il compito di guardare lontano, anche molto più in là dei suoi confini, in un mondo dove si muove con determinazione un Paese come la Cina che pone «sfide alla sicurezza, alla prosperità e ai valori occidentali». Nel 2010, anno dell'ultima versione di quel «concetto strategico» che nei prossimi dodici mesi verrà riaggiornato, la Russia era citata dalla Nato come «possibile partner» e la Repubblica popolare era appena menzionata. Ora tutto è diverso.

continua a pagina 26

di **Monica Guerzoni** e **Giuseppe Sarcina**

La Nato accoglie le indicazioni del presidente americano Joe Biden sul pericolo rappresentato da Russia e Cina definite «minaccia alla sicurezza globale». A Bruxelles debutto per il premier Mario Draghi tra i «big» dell'Alleanza Atlantica. «La Nato si sta rafforzando — ha detto — dopo il periodo di debolezza dell'era Trump». Draghi parla anche della crisi globale innescata dal Covid, «una delle più gravi della storia contemporanea». C'è poi l'invito agli alleati sulla situazione in Libia. Manca invece una linea comune da tenere nei confronti del presidente turco Erdogan.

da pagina 2 a pagina 5

LA STRATEGIA
Su chip e batterie il G7 vuole fermare Pechino

di **Federico Fubini**

L'intervento pubblico e le strategie del G7 per spezzare la dipendenza dell'Occidente dalla Cina.

a pagina 5

PEGGIO IL NORD EUROPA
Quei pregiudizi anti italiani sul riciclaggio

di **Maurizio Ferrera**

Agenzia europea anti riciclaggio. I pregiudizi contro l'Italia. Ma i casi più eclatanti nel Nord Europa.

a pagina 26

GIANNELLI

PREOCCUPAZIONE PER LA VARIANTE INDIANA

NON HA FEBBRE, MA NELL'ASPETTO C'È QUALCOSA CHE NON MI CONVINCHE

Virus Due terzi del Paese in bianco

Dai governatori la richiesta di dosi Pfizer e Moderna

di **Adriana Logroscino**

Due terzi dell'Italia è in bianco: il numero di ricoveri è in continuo calo. Ma ora c'è il problema dei vaccini. Le Regioni chiedono più dosi di Pfizer e Moderna dopo lo stop per gli under 60 di AstraZeneca e Janssen.

da pagina 6 a pagina 9

È efficace il richiamo con vaccini diversi?

di **Margherita De Bac**

Il richiamo con un vaccino diverso dalla prima dose. Rispondono gli esperti. Secondo gli studi più recenti il ricorso a vaccini eterologhi non conterrebbe controindicazioni. Così gli altri Paesi.

a pagina 7

Si presentano in pochi e il concorso cambia

di **Andrea Ducci**

Si riaprono i giochi per il «Concorso Sud»: uno su tre non si è presentato. E il ministero della Pubblica amministrazione ha deciso di «riammettere» 70 mila candidati per le nuove selezioni.

a pagina 11

La vigilia dei due talenti



Larissa Iapichino, saltatrice come la mamma Fiona May, compirà 19 anni a luglio. Il coetaneo Lorenzo Musetti è una promessa del tennis italiano

Larissa e Lorenzo: maturità, ci teniamo

di **Gala Piccardi**

Larissa Iapichino a Firenze, maturità scientifica, sognando le Olimpiadi di Tokyo. Lorenzo Musetti a Cecina, in un istituto linguistico, aspettando Wimbledon. Lei ha il record del mondo under 20 del salto in lungo e lui è stato in vantaggio due set a zero contro Djokovic a Parigi. Adesso un'altra sfida: discutere la tesina e diplomarsi.

a pagina 23

Biblioteca della felicità
Le riflessioni dei classici e dei moderni sull'aspirazione più antica dell'uomo.

Il terzo volume "La pace dello spirito" del Dalai Lama in edicola dall'11 giugno

PRENOTA LA SUA COPIA IN PREORDINAZIONE A RITIRO IN EDICOLA

CHIEDI ALLA SERA

«Gli spari, la corsa: i miei bimbi a terra»

Il racconto della madre di Ardea: nessuna lite, quell'uomo non l'avevamo mai visto

di **Fulvio Fiano**

Quei colpi sordi «non erano petardi». La corsa, le lacrime. «Li ho visti, erano in una pozza di sangue», racconta la mamma di Daniel e David, uccisi a colpi di pistola ad Ardea. «Con quell'uomo non c'erano state liti, non lo avevamo mai visto prima», dice. E lui era uscito vestito come per andare in guerra: tuta nera e guanti. Sequestrati pe e telefoni.

alle pagine 18 e 19



Marco Zennaro con suo padre

NON PUÒ LASCIARE IL PAESE

Scarcerato l'imprenditore veneto in Sudan

di **Elisabetta Rosaspina**

L'imprenditore veneto Marco Zennaro è stato scarcerato dopo 70 giorni di detenzione in Sudan. Ora è ai domiciliari.

a pagina 15

AL CINEMA
Extraliscio
punk da balera

di **Elisabetta Sgarbi**

SOLO IL 14-15-16 GIUGNO

PREVENDITE APERTE

10515
9 771120 498008





Todi, Comune e Regione Umbria concedono il patrocinio al festival letterario che è diventato una kermesse di Altaforte, la casa editrice vicina a CasaPound



Martedì 15 giugno 2021 - Anno 13 - n° 163
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 16 con il libro "I segreti del Conticidio"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/05 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PROCURA DI FIRENZE

Graviano scrisse alla Cartabia, i pm vogliono la lettera

PIPTONE A PAG. 9

JOE USA TONI ANNI 50

Biden e la Nato: guerra fredda vs Russia e Cina

GRAMAGLIA A PAG. 15

DOPO TORINO-CALABRIA

Il Pd teme il flop a Roma, renziani attaccano Conte



DE CAROLIS, MARRA E MUSOLINO A PAG. 2 - 3

MAGGIORANZA DIVISA

Giustizia, bozza di riforma sparita "Non c'è fretta"

SALVINI A PAG. 9

PALAMARA, CELESTE&C.

Le mandibole della Repubblica: breve catalogo

Pino Corrias

Quando era di buon umore un mio amico produttore cinematografico diceva che con i politici non c'è mai da preoccuparsi troppo: "Basta agitare un pezzo di filetto e arrivano tutti di corsa". Sembra antipolitica e invece è scienza della nutrizione. Ne fa fede l'ultimo vivandiere del potere romano, Fabrizio Centofanti, imprenditore.

A PAG. 16



CASTA CONTINUA Di nuovo sul Falcon di Stato per il weekend

Casellati: Palamara, altri voli e il figlio piazzato a Spoleto

Non solo privilegi. Ecco il ruolo della presidente del Senato (estranea a tutte le indagini) negli intrighi fra correnti nel Csm. E Alvisè direttore a Spoleto: nello staff Ada Urbani di FI

MASSARI PROIETTI E RODANO A PAG. 6 - 7



In fondo a destra

Marco Travaglio

Accade ciclicamente di dimenticarsi cos'è la "destra" italiana. Poi per fortuna provvede essa stessa a ricordarlo. Per solennizzare il ventennale dalla morte di Indro Montanelli, la famiglia Berlusconi ha nominato il nuovo direttore del *Giornale*. Dal 1994 all'altro ieri aveva cercato quanto di più lontano dal fondatore, in un crescendo rossiniano all'incontrario partito da Feltri e giunto fino a Sallusti. Di peggio, si pensava, era difficile scovare. Ma, da quelle parti, mai disperare: infatti il nuovo direttore è Augusto Minzolini, che al Tg1 nascondeva le notizie e, quando proprio non poteva farne a meno, le tarocava (memorabile la prescrizione dell'avvocato Mills spacciata per assoluzione). Poi concluse in bellezza la sua carriera in Rai con una condanna per peculato perché rubava sulle note spese. Il che gli valse la promozione a senatore di FI, salvo poi dover lasciare il Senato per la legge Severino. Ora, non potendo più mettere piede in Parlamento, l'hanno piazzato al *Giornale*.

A Napoli, il candidato sindaco del centrodestra Catello Marsica, pm in aspettativa nella stessa città, dichiara: "Il Paese ha ancora bisogno di Berlusconi. Servono persone come lui in prima linea a Napoli. Io sono un costituzionalista convinto (sic, ndr) e la Costituzione ci impone il principio di non colpevolezza fino a sentenza passata in giudicato. Credo che il presidente Berlusconi abbia una sola condanna passata in giudicato" (segue supercazzola sulla Corte europea). Il sillogismo non fa una grinza: tutti sono innocenti fino a condanna definitiva; B. ha una condanna definitiva; dunque è innocente. E questo - è bene ripeterlo - è un pm che faceva le indagini fino all'altro ieri e tornerà a farle da ottobre se sarà trombato. Il che pone ai napoletani un bel dilemma etico: votarlo perché faccia danni a Napoli ma smetta di farne alla giustizia, o non votarlo perché torni a far danni alla giustizia ma non cominci a farne a Napoli? Fino a un anno fa, a parte gli addetti ai lavori, nessuno sapeva chi fosse. Poi Massimo Giletti, che sta al giornalismo come Marsica alla toga, cominciò a invitarlo a "Non è l'Arena, è Salvini" per sostenere che le centinaia di boss usciti per il Covid (che poi erano tre) non li avevano scarcerati i giudici, ma il ministro Bonafede (che non ha mai scarcerato né incarcerato nessuno). Marsica non parlava ancora da "costituzionalista", ma - diceva lui - da "tecnico". Ora si candida col partito rappresentato a Napoli da Gignino a Purpetto, indagato per camorra con tre fratelli arrestati. Ma, da tecnico, da costituzionalista e da pm anticamorra in aspettativa, assicura che con Gignino sul palco non ci sale. Ha la moralità delle *de-mi-vierges*, convinte che la verginità sia questione di millimetri.

ORA PARLI DRAGHI TUTTI CONTRO DE LUCA SUL NO AL MIX DI DOSI

Vaccini nel marasma e nessun dato su AZ



NIENTE CHIAREZZA
 QUANTI UNDER 60 HAN FATTO ASTRAZENECA?
 E QUANTE TROMBOSI RARE? SU J&J ANCORA MISTERO. E INCOMBE LA VARIANTE "DELTA"

RONCHETTI A PAG. 4 - 5

COME UNA SOAP OPERA

Israele, è il governo di Frankenstein: da Bennett a Gantz



DVIRI A PAG. 14

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Hanno evirato Michetti a pag. 3
- Gismondo Vaccini, rischi&scandela a pag. 20
- Fini Kabul, la ritirata senza gloria a pag. 17
- Monaco Letta resista ai renziani a pag. 11
- Sabelli Cari "contribuenti solidali" a pag. 11
- Scanzi Ridotti a rimpiangere Fini a pag. 11

UMORISMO EBRAICO

Dai patriarchi a Woody: come ridere con Dio



MONI OVADIA A PAG. 18

La cattiveria

Il boss Graviano scrive una lettera minatoria alla Cartabia: "Potrebbe esserci un'altra moria delle vacche"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 140

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 15 GIUGNO 2021 - € 1,80

In Italia, come in Israele, non si va a caccia dell'uomo nero, ma si mettono d'accordo i contrari nell'ibridissimo esecutivo dei migliori

Ibridismo, fase suprema del trasformismo. La coincidenza o la...
portatori gemelle del mostruoso e del surreale. Potenza dei nomi, delle personalità politiche e delle loro parabole. I governi si...

Salvini, e coperta da un arcobaleno sconosciuto a tutti e dalla m...
atrice modesta, Conte. Salvini cade un anno e qualcosa dopo, can...
sarcotica eccessiva, e si forma un altro governo ibrido tra for...
che si sono combattute strategicamente fino al parossismo, dem...
ocratici e grilliani, il famoso Bisconte guidato da un irrimediabile...

paradosso e dell'osimero, dopo quattro elezioni consecutive;
Brenneti, il religioso amico dei coloni già segretario del premier
estremoso e Lepidi, il laico romanziere, attore, sceneggiatore e
poeta, premier a staffetta in teoria fino al 2025, accompagnati
dal centro-sinistra di Benny Gatz, un piccolo nudo laburista,
e dalla formazione di medio sinistra e cattolico da chi altro. Il
diavolo e l'acqua santa si fondono in una maggioranza super-
ibrida (60 a 59) per non fare la quinta elezione consecutiva
contro i votalisti del detestato e temuto Bibì, e possibilmen-
te per mandarlo in galera con i complimenti dell'usa per le acqui-
sizioni e i progetti del suo lungo regno politico e personale. Da
noi, dopo la choc del 4 marzo del 2018, il problema delle elezioni
non c'è più, meglio ogni possibile ibrido, e in Israele cercano di
imitarsi dopo quattro inconclusive tornate. L'ibridismo è fase
suprema per ragioni storiche chiare, e si presenta anche come

una variazione traumatica del trasformismo e del parlamenta-
rismo spinto. Johnson è il capo da conservatore, punto. Macron
è figlio del presidenzialismo polliano e della monarchia republi-
ciana del secondo turno plebiscitario. Merkel è la stabilità di
una classe dirigente, del populare e di un'ideologia della
Grassa Kohlhauser che è un deposito anche pratico di molti anni.
La Spagna è bipolarista. In questi paesi, più o meno, si fa quel
che si dice, quale che sia la legge elettorale. In Italia e in Israele
si fa quel che si può. Nascono combinazioni che non sono il tra-
sformismo lento e graduale del comunismo o delle sostituzioni di
costante intensità e degli intrecci di destra e sinistra, risultano piuttosto in una variante Delta della filosofia
politica classica schmittiana: la politics non è più il campo che
delimita amico e nemico, è il chiostro dove si alleano nemici
mortalmente in una cabina consensuale degli amici-nemici.

I ricatti di Pechino
Così Draghi cerca di uscire dalla trappola della Via della Seta

Un accordo politico scappato per commerciale. Ma l'exit strategy è tosta e ci sono alcuni pericoli

Ostaggi e boicottaggi

Roma. Alla fine del G7 che si è appena concluso in Cornovaglia, una domanda diretta di un giornalista, Mario Draghi ha detto che il presidente americano Joe Biden non ha mai menzionato l'intesa sulla Via della Seta con la Cina, quella firmata nel marzo del 2019 da Luigi Di Maio, allora ministro dello sviluppo economico del governo gialloverde.

Draghi però ha poi aggiunto che "per quanto riguarda l'aspetto specifico, lo esamineremo con attenzione e non possiamo fare altro. Quell'intesa non era un trattato commerciale vincolante, dal quale ci si può tirare indietro, né un documento impegnativo. Era un'intesa politica spacciata per commerciale, un enorme spot alla propaganda di Pechino che infatti continua a considerare un paese alleato e amico l'Italia, primo paese del G7 a entrare nello strategico progetto globale di Pechino. Il fatto che non fosse un trattato vincolante, però, non significa che non sia problematico, anzi: i possibili costi di una dichiarazione di "uscita" dalla Via della Seta, oggi, sono molto superiori al rimanere dentro, pur esercitando come sta facendo Draghi - di deontepziare l'intesa stessa in ogni occasione pubblica.

La scelta delle parole da parte del presidente del Consiglio è importante: esaminare con attenzione, infatti, vuol dire che quel testo non ci piace, ma non possiamo fare altro. Per quanto riguarda l'aspetto commerciale vincolante, dal quale ci si può tirare indietro, né un documento impegnativo. Era un'intesa politica spacciata per commerciale, un enorme spot alla propaganda di Pechino che infatti continua a considerare un paese alleato e amico l'Italia, primo paese del G7 a entrare nello strategico progetto globale di Pechino. Il fatto che non fosse un trattato vincolante, però, non significa che non sia problematico, anzi: i possibili costi di una dichiarazione di "uscita" dalla Via della Seta, oggi, sono molto superiori al rimanere dentro, pur esercitando come sta facendo Draghi - di deontepziare l'intesa stessa in ogni occasione pubblica.

La Nato contro la Cina
Biden rassicura gli altri leader e sposta il focus dell'Alleanza atlantica più a oriente

Bruxelles. Dopo aver rassicurato il G7, Joe Biden ha riaminato anche il Nato. Dichiarato in stato di "morte cerebrale" dal presidente francese, Emmanuel Macron, due anni fa, l'Alleanza atlantica ieri ha adottato la sua agenda per il 2020, lanciando i lavori per elaborare un nuovo concetto strategico da approvare nel 2022. Le priorità dovrebbero essere rimodulate sulle nuove minacce, con aumento della spesa in capacità militari, civili e di infrastruttura strategica. Durante il summit di ieri il presidente americano Biden ha rassicurato sulla garanzia di sicurezza di Washington, messa in discussione dal suo predecessore Donald Trump. "La Nato è criticamente importante per gli interessi degli Stati Uniti", ha detto il capo della Casa Bianca: l'articolo 5 della Carta atlantica sulla difesa reciproca è un "obbligo sacro". E, nonostante tutte le reticenze degli europei a entrare in una nuova guerra fredda con la Cina, Biden è riuscito anche a spostare la proiezione dell'Alleanza un po' più a oriente. La Cina non prende il posto della Russia come principale minaccia. Il comunicato finale di quaranta pagine dei summit dedica diversi paragrafi alle attività militari e ibride russe ostili alla Nato e ai suoi partner. Ma "le ambizioni dichiarate e il comportamento assertivo della Cina verso i nostri interessi per la prima volta come "sfide sistemiche" per la "sicurezza dell'Alleanza".

Il Conte prezzemolo
Dalla Calabria a Bologna il futuro leader M5s fa, disfa e si infila nelle candidature del Pd

Roma. La stranezza forse una spiegazione ce l'ha. "Quest'assurdità si capisce se si pensa che Giuseppe Conte può o non può, se non dovessero esserci candidati vicini all'uomo grillo, il suo ruolo di quasi-leader del M5s verrebbe compromesso", dice Enzo Irimio Bossio deputato del Pd, in un fine settimana di metà giugno s'è messo a dispensare opinioni sui candidati del Pd.

Incubo primariste
Dopo Torino, Letta teme il flop di Roma nella corsa più clandestina che ci sia mai stata

Roma. La spia si è accesa a Torino. E ha subito allarmato la capitale: saranno primariste quelle di domenica? La classica "cossetta giusta per"? La sfida del gauchon - anche online in memoria della buca di Rousseau - si risolverà in una "romanzella"? E cioè un lavoro fatto a metà, come si dice delle ballate che ricoperte alla meno peggio? Roberto Gualtieri, che fu ministro dell'Economia e portatore di Recovery, si ritrova adesso con i numeri di borgata Finocchietto a San Basilio. Non è una questione di percentuali, ma di aritmetica. Urge un abaco. E un miracolo: arrivare a 50 mila votanti.

Milano vede doppio
La destra cerca la combinazione per avere Gabriele Albertini viceministro. Ma il sindaco?

Roma. Che succede a Milano? "Niente". Il tenore delle risposte di alcuni alti esponenti di salviniani e meloniani. La nemesi vuole che la città a cui il centrodestra stesso sempre pensa come una sola dozzina di Beppe Sala, ma in generale anche durante, con l'idea di riprendersi la città, ora guardi in cagnesco chiunque osi porre la questione: chi candidare, a destra, a Milano?

Andrea's Version
Adesso che il premier Netanyahu è stato allontanato e che il suo regime dell'apartheid e del razzismo più spietato ha portato finalmente gli arabi al governo di Israele, ogni osservatore internazionale, ogni giornalista di Haaretz e ogni corrispondente della grande stampa progressista occidentale si aspetta che da un momento all'altro venga abbattuta l'infame barriera divisoria con la Cisgiordania, che il sistema Iron Dome venga smantolato, che gli F19 vengano rinchiusi negli hangar e che tutte le armi delle navi e dei decanali reazioni sproporzionate vengono infine sostituite da una enorme commessa di fondole con biglie, ordinata a una fabbrica del bresciano, più un container di coltellini svizzeri medio-lunghi con forbicine. Questione di proporzioni e questione di lealtà nel conflitto. In tutto il medio oriente, l'attesa è ovviamente palpabile. Al momento, qualunque un po' presto forse sia, e per quanto nessuno fornisca un perché, tutto pare però sempre uguale a quanto quel porcone di Netanyahu stenda al posto suo.

MXI DI RISCHI NON RAGIONATI
Governo e Cts trasformano il "non appare essere sconsigliabile" in un obbligo alla vaccinazione eterologa e impongono al buio decisioni volte a inseguire la cronaca. Storia del grande impazzimento su AstraZeneca

La decisione del governo di sospendere l'uso del vaccino AstraZeneca anche per le persone al di sotto dei 60 anni di età che hanno già ricevuto la prima dose è l'opposto del principio del "rischio ragionato" evocato dal presidente del Consiglio Mario Draghi per le riaperture. Si basa, al contrario, sull'assunzione irragionevole di un rischio la cui entità non è nota: non ricevere più la seconda dose di AstraZeneca come previsto dai test clinici, bensì un vaccino a mRNA, realizzando così un mix vaccinale non previsto da alcun protocollo scientifico né caratterizzato in nessuno studio clinico sinora.

È bastata una circolare del ministero della Salute, con l'aggiornamento delle note informative dei vaccini da parte di Alfa, per fare carta straccia dell'approvazione da parte degli enti regolatori internazionali di questo vaccino e anche del consenso informato che è stato firmato dai cittadini che, ben consapevoli dell'eventualità di rarissimi effetti avversi, hanno scelto di farsi somministrare un vaccino che ha seguito determinate procedure di approvazione. Senza alcuna novità scientifica di rilievo, a giustificazione del cambio di direzione, ma sull'onda emotiva di un drammatico caso di cronaca ancora da accertare, si decide di cambiare. E così centinaia di migliaia di persone che hanno fatto la prima dose si trovano a metà del guado, costretti a scegliere se rimanere con una sola dose oppure se completare il ciclo vaccinale con un metodo che non può che essere definito da apprendisti stregoni.

Perché quello che il governo sta facendo è costringere i cittadini ad abbandonare la vaccinazione approvata da un regolare iter autorizzato per seguire, invece, un mix di vaccini - prima dose AstraZeneca e seconda Pfizer o Moderna - di cui nessuno ha evidenze solide circa rischi e benefici. Alle persone sotto i 60 anni, questi eventi "meno frequentemente osservati" secondo stime provenienti dal regno Unito sono pari a 1,3 casi per milione, valore che corrisponde a meno di 1/10 dei già rari fenomeni osservati dopo la prima dose. Davi in linea con quanto si osserva in Italia dove, al momento, per quanto riguarda tali eventi rari "non sono stati registrati casi dopo la seconda somministrazione" AstraZeneca.

Avete letto bene: è proprio il verbale del Cts, sul quale si fonda la decisione del mix di vaccini, che sottolinea come la cosa non abbia giustificazione alcuna nell'eventualità di eventi avversi con la seconda dose.

Caro Draghi, occhio ai Boh Vax
Generazioni piene di fiducia chiedono più scienza e meno emotività

Un avvertimento: non fateli incazzare. Un suggerimento: non mettetevi le mani avanti: non fateli dubitare. Un'indicazione: non trasformarli in Boh Vax. Nell'incredibile cortocircuito andato in scena negli ultimi giorni intorno al caso AstraZeneca - e in particolare modo intorno al caso della seconda dose da dare o non dare a tutti coloro che hanno ricevuto una prima inoculazione del vaccino di Oxford (e guai oggi a dire del vaccino meno italiano) - c'è certamente un elemento di fondo che riguarda i messaggi stravaganti offerti ai cittadini da parte delle istituzioni. E non sfuggerà di certo neppure ai presidenti del Consiglio, Mario Draghi, la situazione diciamo surreale che si è andata a innescare nelle ultime ore, con un vaccino (AstraZeneca) autorizzato per tutti i maggiorenni sia dall'Aifa sia dall'EMA che oggi viene invece proibito senza spiegare perché sia dal Cts sia dal governo,

non viene data alcuna spiegazione ma, semplicemente, si chiede di fidarsi alla cieca: il metodo che gli è stato insegnato finora, come l'unico e sicuro, quello delle sperimentazioni cliniche e dell'approvazione regolatoria, diventa improvvisamente irrilevante. Questo nonostante i dossier su AstraZeneca, l'azienda regolatoria europea, abbia ancora una volta ribadito che per AstraZeneca i benefici superano i rischi a tutte le età.

E come si può pretendere, a questo punto, di ottenere la fiducia dei cittadini, se nemmeno le autorità regolatorie e le procedure delle prove cliniche sono rispettate? Sottoposto se gli argomenti sono quelli forniti dal governo. Perché da un lato si dice che il vaccino AstraZeneca resta approvato, sia dall'Aifa sia dall'EMA, per tutti soprattutto se gli argomenti sono quelli forniti dal governo. Perché da un lato si dice che il vaccino AstraZeneca resta approvato, sia dall'Aifa sia dall'EMA, per tutti soprattutto se gli argomenti sono quelli forniti dal governo.

Avete letto bene: è proprio il verbale del Cts, sul quale si fonda la decisione del mix di vaccini, che sottolinea come la cosa non abbia giustificazione alcuna nell'eventualità di eventi avversi con la seconda dose.

Avete letto bene: è proprio il verbale del Cts, sul quale si fonda la decisione del mix di vaccini, che sottolinea come la cosa non abbia giustificazione alcuna nell'eventualità di eventi avversi con la seconda dose.

Avete letto bene: è proprio il verbale del Cts, sul quale si fonda la decisione del mix di vaccini, che sottolinea come la cosa non abbia giustificazione alcuna nell'eventualità di eventi avversi con la seconda dose.

"Sarò morta"
Mila in tv per la prima volta dopo 100 mila minacce islamiste e un lockdown senza fine

Roma. "Muori sopra puttana, quando troverò il tuo indirizzo verrà sopra la gola con le mie stesse mani. Mangerei le tue viscere e quelle di tua madre. Voglio sentirti strisciare come una scrofa. Vedi il mio collo, ti taglierò la gola e quando sarai morta ti dosserò un cappello per coprire il collo, prima la faccia e poi i seni. Ti taglierò la gola. Ti seppellirò viva. Ti troveremo e ti uccideremo. Sottrirai prima di morire. E' solo un questione di tempo prima che ti troviamo".

Si apre così, con un piccolo assaggio delle centomila minacce di morte che ha ricevuto in questi diciotto mesi, il libro di Mila, "Sono il prezzo della vostra libertà", che Grassi pubblicò dopo il voto in Francia. Sono trascorsi di cioto mesi da quando la liceale più famosa del paese ha parlato in televisione. E ieri è tornata a farlo alle telecamere di "Segretà Italia". Ora che si celebra il processo a chi l'ha minacciata di morte via social, gli socialcatti di inizio tutto, un anno e mezzo fa, questo scritto liceale ha "offeso" l'islam.

Avete letto bene: è proprio il verbale del Cts, sul quale si fonda la decisione del mix di vaccini, che sottolinea come la cosa non abbia giustificazione alcuna nell'eventualità di eventi avversi con la seconda dose.

God save Montanari
Sul caso di Oxford (che non c'è) il critico barrieroide costruisce una strana idea rivoluzionaria

Che la notizia della rimozione di un ritratto della regina Elisabetta da un muro della Middle Common Room del Magdalen College di Oxford, interpretato come folle iconoclastia dell'antirazzismo o peggio come secessione della più famosa università inglese dal Regno Unito fosse ampiamente esagerata, lo aveva già spiegato da par suo Antonio Garrardo nella sua quotidiana Bandiera Bianca. Era semplicemente accaduto che i membri di una sorta di club interno a un college private, dunque legittimati a fare quel che credono nella loro sala esclusiva, avevano deciso di togliere un'immagine della Graciosa Queen: che non è proprio come tagliare la testa a Carlo Stuart. Vero è che la notizia ha fatto un po' di scalpore (in versione "realtà aumentata", cioè interpretata come un gesto di sedizione ipercorrettista e anti britannico) "sui giornali di destra di tutto il mondo". Ma qui ci si attiene alla sobria argomentazione fondata dall'università di utilizzare quel ritratto a fare la base di un'architetture ideologica che sull'episodio è riuscito a immaginare Tomaso Montanari sul fatto, fino ad argomentare che il vero scopo dello scritto all'università è di utilizzare la rivoluzione. Idea destituita di fondamento dai tempi di Fragole e stangue a Berkeley.

Avete letto bene: è proprio il verbale del Cts, sul quale si fonda la decisione del mix di vaccini, che sottolinea come la cosa non abbia giustificazione alcuna nell'eventualità di eventi avversi con la seconda dose.

Ritornante Delta
La variante indiana del virus rovina la festa della riapertura a Londra. In guardia i non vaccinati

Roma. Ieri il primo ministro inglese, Boris Johnson, ha annunciato che la liberazione totale delle misure restrittive contro il Covid-19 prevista per lunedì 21 giugno è spostata in avanti di quattro settimane a lunedì 19 luglio. Si è detto fiducioso che sarà l'ultima estensione delle misure, ma che a causa questo ritardo è la variante Delta del virus, identificata per la prima volta in India, che in due settimane ha fatto raddoppiare il numero dei casi dopo che per molte settimane il Regno Unito aveva ormai familiarizzato con l'idea che la crisi sanitaria fosse completamente superata. In molti pensavano si dovesse soltanto aspettare la riapertura totale e la scuola verso l'estate e la normalità. E' una situazione da tenere d'occhio perché, come ormai abbiamo imparato in questi anni, la circolazione delle varianti supera i confini e quello che accade in un luogo fa talvolta da anticipazione di quello che succederà anche altrove.

La variante Delta si trasmette con più facilità delle altre varianti. Alfa (anche conosciuta come variante inglese) e con molta più facilità rispetto alla variante che causò la chiusura generale delle attività in Italia a marzo 2020. Secondo i dati pubblicati dal Regno Unito ormai il 90 per cento dei casi di Covid-19 variante Delta. Negli Stati Uniti la percentuale è molto più bassa, attorno al sei per cento, ma potrebbe seguirne la stessa crescita e superare le altre varianti meno contagiose. Sempre secondo i dati della Bbc, la variante Delta è più pericolosa perché manda più persone in ospedale rispetto alle altre.

I vaccini offrono una buona protezione anche contro la variante Delta: due dosi di Pfizer hanno un'efficacia del 96 per cento, contro la variante Delta e due dosi di AstraZeneca hanno un'efficacia del 92 per cento, sempre contro l'ospedalizzazione - quindi evitano ai vaccinati di finire in ospedale se contraggono il virus. In Gran Bretagna, Public Health England. Il punto è che, soltanto la metà circa della popolazione ha ricevuto il richiamo e quindi c'è ancora molta gente vulnerabile. Inoltre ci sono almeno due milioni di inglesi sopra i cinquant'anni che non hanno fatto nemmeno la prima dose. La pratica il governo ha deciso di prolungare le restrizioni per rallentare la variante Delta mentre si affrettava a fare le seconde dosi. Molti criticano il ritardo nel bloccare e controllare gli arrivi dall'India. Il governo inglese sapeva del pericolo dal primo giorno di aprile ma ha messo 21 giorni a reagire.

Adesso siamo all'inizio dell'estate e il virus conosce un rallentamento dovuto a cause naturali - è meno facile restare in sospensione nell'aria asciutta e più calda. Ma alla fine dell'estate e anche prima la variante Delta potrebbe colpire la variante Delta di popolazione americana, circa la metà, che ha rifiutato di vaccinarsi. In alcune zone degli Stati Uniti, per esempio nel sud per ragioni politiche, si arriva a percentuali di due terzi di non vaccinati. Sono persone che corrono rischi maggiori rispetto alla pandemia del 2020, perché nel frattempo il virus è mutato e ha prodotto varianti più contagiose e più dure - ma godono di un vantaggio rispetto a prima: molte altre persone si sono vaccinate e quindi di rallentano e fanno da scudo ai non vaccinati. (Danielle Kitzner)

• LA DEMOCRAZIA E' IN PERICOLO? UN DIALOGO DI SANDRO CASSANO nell'inserto III
Questo numero è stato ritrascritto in redazione alle 23:30



il Giornale



MARTEDÌ 15 GIUGNO 2021

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Anno XLVIII - Numero 140 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3462 | Giornale (ed. nazionale)

ESPONENTE DELLA «VECCHIA GUARDIA»

Addio direttore Caputo: anima del «Giornale» fino all'ultimo giorno

Lo storico inviato si è spento dopo il passaggio di consegne. La lezione: «Pensate sempre al lettore»

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

Fare un giornale significa spesso mettere da parte le emozioni e sforzarsi di fornire ai lettori le notizie, le storie e le analisi che cercano sul loro quotidiano. È il nostro lavoro, la vostra lettura.

Ma proprio perché *Il Giornale* è soprattutto vostro, oggi pensiamo che questo spazio debba essere riempito dal comune senso di dolore, gratitudine e immenso rispetto per Livio Caputo, che ieri ci ha lasciato.

Cosa abbia rappresentato per questo quotidiano non sta certo a noi ricordarlo: dalle corrispondenze ai commenti, fino allo scoop della casa di Montecarlo, è stato un fuoriclasse del giornalismo, ma soprattutto un galantuomo come non se ne vedono più. Semplicemente, se ne va l'ultimo della generazione di campioni che hanno contribuito a far sorgere, e poi a rendere sempre più forte, la voce liberale e moderata dell'Italia produttiva, fieramente occidentale, geneticamente anti-comunista: questo *Giornale*.

All'interno trovate i ricordi di chi lo ha conosciuto meglio di noi, troppo acerbi per aver condiviso con lui la vita di redazione, non per ammirarne l'innato stile, la visione internazionale, la grandezza di inviato, l'enorme amore per la sua testata.

Ed è proprio questo suo senso di appartenenza che lo ha portato - già gravemente malato nel fisico ma ancora splendidamente lucido nella mente - ad accettare l'incarico di direttore responsabile ad interim del *Giornale* un mese fa: «Sono commosso che me lo abbiate chiesto: per me è l'ultimo onore», ci disse.

In queste settimane, Livio è stata una presenza saggia che ci ha accompagnati e indirizzati al timone del *Giornale*. Lo scambio di opinioni con lui è stato un privilegio e - oltre alla riconoscenza per l'aiuto e il supporto - porteremo con noi una lezione: «Pensate sempre a quello che interessa davvero al lettore. *Il Giornale* non è solo un quotidiano, è una famiglia».

Se n'è andato nel giorno in cui ha consegnato la guida del *Giornale* nelle mani del nuovo direttore Augusto Minzolini, che si insedierà oggi.

Ci piace pensare che abbia stretto un patto con il destino affinché gli permettesse di portare a casa l'ultimo servizio. Come sempre, lo ha fatto da fuoriclasse.

Grazie, direttore.

Allegri e Damascelli alle pagine 2-3

VUOTO INCOLMABILE

Livio Caputo aveva iniziato al *«Giornale»* nel 1976 come inviato. Nato a Vienna il 24 agosto del 1933 ha lavorato anche per *«Gente»*, *«Resto del Carlino»*, *«La Nazione»*, *«Epoca»* (che ha diretto), *«La Notte»* e *«Corriere della sera»*



MENO TASSE E SUSSIDI

Salvate il ceto medio

Berlusconi lancia il piano fiscale, si accodano pure la Lega e Di Maio. E adesso il reddito grillino vacilla

LA TITOLARE M5S ALLE POLITICHE GIOVANILI

«Camerieri più preparati di Salvini» La grillina ministra del disprezzo

Sabrina Cottone

a pagina 9



POLEMICA Il ministro Fabiana Dadone ieri all'evento organizzato da Scuolazoo

Antonella Aldrighetti

«Tagliare le tasse e via il reddito M5s». Salvini rilancia la riforma fiscale lanciata da Silvio Berlusconi sul *Giornale* e chiede lo stop alle cartelle. «Ecco dove reperire 30 miliardi».

con **Forte, Napolitano e Zaccà** alle pagine 8-9

L'ANALISI

«Nato più forte» Così Draghi cancella Trump

di **Adalberto Signore**

a pagina 12

FRA DOSI MANCANTI, SFIDUCIA E REGIONI

Caos AstraZeneca: piano vaccini a rischio

Maria Sorbi

Non è il momento dei dubbi. Eppure, finché non ci sarà chiarezza, i dubbi resteranno. Con il serio rischio che la gente perda fiducia nei vaccini e mandi all'aria tutto il piano studiato dal governo.

L'ALLARME

Variante indiana Londra rallenta, l'Italia la snobba

Francesca Angeli

a pagina 5

a pagina 6

TANTI DUBBI SULLA STRAGE DI ARDEA

Il database per tracciare le armi? Inutilizzato da più di undici anni

Stefano Vladovich

Il sistema che avrebbe dovuto monitorare la presenza di armi passate in «eredità» a figli e parenti di poliziotti, guardie giurate, militari, cacciatori, collezionisti non funziona. È spento dal 2009. È uno dei perché dietro la strage di Ardea.

servizi a pagina 16



LA VERITÀ SUI BAMBINI MANIPOLATI NEGLI ANNI 90

Quando il «Veleno» sulla famiglia ha il sapore della colpa inventata

di Stefano Zurlo

Adesso anche lui dice quello che tutti immaginavano da molti anni. «Mi sono inventato tutto», afferma Davide, il bambino zero dell'inchiesta sulla pedofilia nella Bassa Modenese. Ora, in un'intervista a *Repubblica*, Davide (...)

segue a pagina 17



*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN ARDEA) - D.L. 30/03/2020 N. 17 - C. 17/2020 (ART. 1, C. 105)



IL GIORNO

MARTEDÌ 15 giugno 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lodi, tensione alle stelle. Il prefetto media

Botte davanti alla logistica dai filmati nuove accuse I sindacati: non molliamo

D'Elia in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE PARTITA ITALIA

ristora
INSTANT DRINKS

Variante Delta, incubo per l'Europa

Johnson rinvià al 19 luglio le riaperture, in Inghilterra i casi crescono di oltre il 64% a settimana e aumentano i ricoveri in terapia intensiva Vaccini, l'incidenza delle morti secondo Aifa. L'immunologo Forni: le trombosi sono tragedie ma il siero sta salvando il mondo Servizi da p. 6 a p. 8

Sembrava passata, ma Londra...

Quando finirà? La domanda dei tempi bui

Marco Buticchi

L'infinità di un istante. Parrebbe un controsenso in termini, ma questa è la sensazione descritta da chi è scampato a una calamità naturale come un terremoto. Perché, nel tremore delle scosse, il tempo si dilata e la paura artiglia ogni secondo facendolo diventare eterno. Soprattutto perché non si sa quando mai finirà il terrore cieco della morte.

Improvvisamente ci rendiamo conto che il nostro sospiro di sollievo potrebbe essere durato davvero il tempo di un sospiro e che quella cappa scura aleggia sempre minacciosa costringendoci a riprendere la guardia, ogni volta che l'abbiamo abbassata.

Continua a pagina 2

TERRORE A MODENA: ASSALTO A UN FURGONE PORTAVALORI SULL'A1 AUTO IN FIAMME, SPARI E CHIODI IN STRADA. L'ITALIA SPACCATA IN DUE

FAR WEST IN AUTOSTRADA

Assalto a un furgone portavalori sull'A1 con le auto date alle fiamme

Reggiani e Pederzoli alle pagine 3 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Il delitto di Baggio «La moglie ha premeditato l'accoltellamento»

Consani, Palma nelle Cronache

Milano

Focolaio in palestra altri due contagiati I casi salgono a 12

Bonezzi nelle Cronache

L'omicidio di Landriano

Zia uccisa in casa Il nipote al gip: litigavamo spesso

Pisanu nelle Cronache



La tragedia di Ardea

«Andrea, mister Hyde» La lucida follia del killer

Polidori e Bartolomei alle pagine 10 e 11

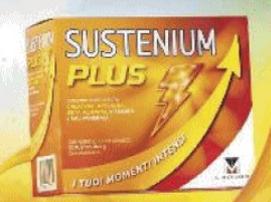


Il portiere firma con la società che lo lanciò

Buffon torna alla base Ripartenza con il Parma

Turrini e Pazzi a pagina 2 e nel Qs

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?



SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

A. MENARINI





Giovedì l'ExtraTerrestre
DIGITALE Dopo Cina, Usa e India, il 4° paese al mondo per consumi di energia si chiama «Internet & Tlc» Quanto inquina? Un'inchiesta



Le Monde diplomatique
DA OGGI IN EDICOLA Dossier città sfigurata; guerra infinita contro i palestinesi; arte del colpo di Stato; lavorare meno per inquinare meno



Visioni
LUTTO Addio all'autore di «Chatwin» e di «Garibaldi», tra i disegnatori più innovativi della scena italiana
Virginia Tonfoni pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista oggi con le monde diplomatique

MARTEDÌ 15 GIUGNO 2021 - ANNO LI - N° 140 www.ilmanifesto.it euro 3,50

SE LE DESTRE SONO LA METÀ DEL PAESE
NORMA RANGERI
D iffidiamo, da sempre, dei sondaggi. Soprattutto quelli elettorali. Nel corso della storia, anche recente, si sono moltiplicati i casi di errori clamorosi, che poi hanno portato a commettere altri errori. Perché i sondaggi sono così, mai neutri. Tuttavia possono indicare una tendenza politica, sociale, culturale, economica - soprattutto quando si riscontra una continuità nei periodici rilevamenti. Come ad esempio quella che indica una preminenza delle forze politiche di centrodestra e di destra. Nell'ultimo sondaggio Ipsos, Berlusconi, Meloni e Salvini arrivano (o meglio, arriverebbero), al 50 per cento dei voti degli italiani. Ed è un dato - se lo accettiamo, se lo prendiamo per buono - abbastanza preoccupante. Anche perché confermerebbe quello che una parte dell'opinione pubblica democratica sostiene da tempo, l'essere, l'Italia, un paese di destra. Se condividiamo questo "scatto fotografico" dobbiamo comunque dire che una buona parte degli elettori resta su posizioni progressiste. Ma è un dato di fatto che non può consolarci. Allora dovremmo cercare di capire le ragioni che spingono la crescita delle destre. La risposta non è semplice, semmai complicata dal fatto che viene registrata alla fine di una emergenza pandemica che ha devastato il Paese sotto ogni punto di vista, inciso in profondità sulla nostra vita, condizionando il futuro di 60 milioni di persone.
— segue a pagina 3 —



Enrico Letta e Giuseppe Conte Foto LaPresse
Divisi a Roma tra Gualtieri e Raggi, insieme a Napoli per Manfredi. Dopo il flop delle primarie di Torino è Bologna il laboratorio della rivincita giallorossa. Sotto le Torri Letta e Conte puntano sul candidato Pd Lepore contro la renziana Conti, che miete sostegni a destra pagine 2,3

La Comune di Bologna

SUMMIT NATO

La «nuova guerra fredda» a guida Usa

■ «Anche qui gli Stati Uniti sono tornati». Dopo il G7, Biden incalza gli alleati sulle minacce crescenti rappresentate da Russia e Cina. E i leader europei, anche se recalcitranti all'idea per esempio di imbastire azioni dirette contro l'influenza cinese, si accodano. Ma alla fine quel che conta sono i soldi che servono a mandare avanti la Nato: Biden, anche se in modo più sfumato rispetto a Trump, ricorda che solo 10 paesi sui 30 aderenti all'Alleanza atlantica hanno raggiunto l'obiettivo del 2% del pil in spese militari, ma sottolinea che «gli altri so-

no sulla buona strada». Redatta il nodo di come applicare l'articolo 5, che obbliga gli alleati a intervenire in aiuto di uno stato membro in caso di aggressione, in caso di cyber-attacco. Oggi il vertice Usa-Ue, domani il faccia a faccia Biden-Putin a Ginevra. **MERLO A PAGINA 8**
REPORTAGE DALL'AFGHANISTAN
Tira aria di «seconda resistenza»
■ A Kabul come nel nord del Paese sono in molti a temere il ritorno dei Talebani, resi più forti dagli accordi di pace firmati con Washington. E mentre gli eserciti Nato smobilitano, la violenza non cessa. Governo incapace di difendere i civili, i non-pashtun sono pronti a a fare da sé. **BATTISTON A PAGINA 9**

Alleanza atlantica
Torna l'impero Usa e schiera le truppe
Manlio Dinucci **PAGINA 14**

«Incidente» in Cina
Tra incognite nucleari e allarmismo da G7
Giorgio Ferrari **PAGINA 9**

Strage di Ardea (Roma)
Nell'Italia della pistola in casa (ereditata)
Giorgio Beretta **PAGINA 15**

ISRAELE
Bennett premier all'ombra di Bibi
Dopo 12 anni Israele ha un nuovo premier, anzi due: con la fiducia della Knesset, Naftali Bennett e Yair Lapid lanciano il loro tandem alla guida del paese. Senza Netanyahu, o quasi: l'ex primo ministro (il più longevo di Israele) promette battaglia. Ma a restare sono soprattutto le sue politiche, a partire dal conflitto a bassa tensione con l'Iran e dalla colonizzazione dei Territori palestinesi occupati. Il primo assaggio già oggi quando si svolgerà la Marcia delle Bandiere dell'ultradestra nel cuore di Gerusalemme est. **GIORGIO A PAGINA 7**

ETEROLOGIA
Vaccinazione con due dosi diverse, l'Aifa: Ok
■ Aifa approva la vaccinazione con due dosi diverse per chi ha meno di 60 anni e ha già ricevuto una fiale AstraZeneca. Per la maggior parte degli immunologi non ci sono rischi plausibili, ma i dati a disposizione sono limitati. Studio di New York: una sola dose Pfizer nei guariti risposta immunitaria duratura **CAPOCCI A PAGINA 8**

LA FIOM COMPIE 120 ANNI
Re David: ci snobbano, c'è tanta voglia di piazza
■ Intervista alla segretaria generale della Fiom alla vigilia dei 120 dalla fondazione: «Daremo spazio ai giovani che si impegnano». Sul governo: «Non ci considera un interlocutore su Pnrr e transizione ecologica, non è accettabile. C'è tanta voglia di piazza fra i nostri delegati, noi siamo pronti». **FRANCHI A PAGINA 4**

Lele Corvi
MELONI SUPERA SALVINI
LA ZONA NERA



16.615
9 77025 151024
Poste Italiane Sped. in a. d. l. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G. 010/CRM/2021/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 183 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 15 Giugno 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICHA E PROCHA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,20

Intervista a Mancini jr
«La Nazionale? Mio papà si confronta anche con il nonno»
Bruno Majorano a pag. 21



La rassegna di Caserta
Tra Muti, la Netrebko e il ricordo di Amelio sarà una «Estate da Re»
Giovanni Chianelli a pag. 19



Il commento
PARI DIRITTI PER IL SUD LA GRANDE BATTAGLIA

Gianfranco Viesti

Perché è così importante, e condivisibile, l'obiettivo che la ministra Carfagna ha illustrato pochi giorni fa al Mattino, e cioè definire presto i "livelli essenziali delle prestazioni" (LEP)?
Per capirlo, va ricordato che i cittadini italiani dove i diritti e i doveri, che dovrebbero essere uguali per tutti. Ma non è così. Fra i primi, quello di "concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva" in base a "criteri di progressività" (art. 53 Cost.).
Continua a pag. 43

Conte: «Riforme, si parte dal taglio delle tasse»

Federico Monga

L'ex premier Giuseppe Conte, capo politico dei 5 Stelle, oggi a Napoli per consacrare l'intesa M5S-Pd su Manfredi candidato sindaco. «Per le riforme - dice Conte al Mattino - si parte dal taglio delle tasse». Ed ancora, in merito al caso di Napoli vicina al crac come altri comuni in crisi finanziaria: «Servono aiuti costanti».

A pag. 3

Il neo leader M5S: Napoli vicina al crac servono aiuti costanti La Lega dica se ci sta



Allargare le alleanze abbandonando le pregiudiziali del passato

Le proteste
Concorse Sud boom di candidati con punti bassi

Al concorso Sud per 2800 tecnici nella Pa al Sud è boom di candidati con punteggi bassi. Polemica sui 70mila riammessi. Santonastaso a pag. 2

La politica
IL FLOP PRIMARIE CHE IL PD NON VEDE

Massimo Adinolfi

Un segnale? Un campanello d'allarme? Un avviso ai naviganti? Assolutamente no. Alle primarie Pd a Torino hanno partecipato meno di 12mila persone. Il vincitore, Stefano Lo Russo, ha raccolto poco più di quattromila voti. Ma per la vice-segretaria Tinagli va bene così: il voto online era complicato, e al gazebo avrà pesato il timore del contagio. Con maggiore onestà intellettuale, l'altro vicesegretario dem, Provenzano, ha riconosciuto che la partecipazione non è stata esaltante.
Continua a pag. 43

Vaccini, l'altolà a De Luca

► È scontro con il governo dopo il no della Campania al mix di dosi per chi ha già fatto AstraZeneca L'unità di crisi regionale: scienziati divisi, ci fermiamo. Speranza: le nostre indicazioni sono perentorie

Dopo Tokyo la Champions del nuoto alla Scandone: «Chiudo qui»



Federica: «A Napoli l'ultimo tuffo»

Francesco De Luca in Cronaca

Di Fiore, Melina e Pappalardo alle pagg. 4 e 5

Il selfie dell'assassino
«Io vedo l'abisso come mister Hyde»

► Ardea, nessun Tso per l'omicida dei due fratelli Nel 2020 fu ricolto ma poi dimesso dopo 24 ore

«Mio figlio è rientrato a casa confuso, con la pistola in mano. A quel punto, avendo paura, sono scappata». Parla la madre di Andrea Pignani, l'omicida-suicida di Ardea, che ha ucciso due bambini e un pensionato. E il commento sui social al selfie dell'assassino: «Io come mister Hyde».
Di Giacomo, Marani, Melina e Piceone alle pagg. 8 e 9



Maxi-sequestro a Marano
Le ville di lusso e la Porsche il tesoro del contrabbandiere

Ferdinando Bocchetti

Da anni Rocco Cafiero, re napoletano del contrabbando di sigarette, si era trasferito in Via del Mare, zona residenziale di Marano, a un tiro di schioppo dalla collina dei Camaldoli. Una vita tranquilla, vita da pensionato, trascorsa insieme alla moglie in una lussuosa villa. Una delle tre che ieri gli sono state sequestrate dal nucleo di polizia economico-finanziaria della Guardia di Finanza

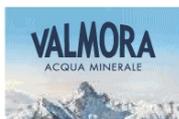
di Napoli. Insieme ad altri beni, per un valore totale di oltre due milioni, Cafiero, meglio noto come "Capriarello", ha 73 anni e tutta l'aria dell'anziano che si gode i soldi della pensione. Solo che la pensione non gliela paga l'Inps, e neanche una cassa di qualche Ordine professionale. A Marano, a cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta, era solito girare in Ferrari e Porsche. Una passione che coltiva ancora oggi.

In Cronaca

C.M.S. S.R.L.
COSTRUZIONI METALLICHE SANTONICOLA
VIA RAFFAELLO 16
84014 - NOCERA INFERIORE (SA)
081-9371012
WWW.CMSSL.COM

LE NOSTRE CERTIFICAZIONI





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 163
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONI



Martedì 15 Giugno 2021 • S. Germana

IL GIORNALE DELLA REGIONE ABRUZZO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

IL VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **437.548**

Dosi somministrate in totale: **42.115.272**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **-24,6%**

Rispetto alla settimana precedente: **-35,4%**



Se Eriksen si ferma Inzaghi-Luis Alberto manovre per portare lo spagnolo all'Inter «Paghino 60 milioni»

Abbate nello Sport



Gli intramontabili Tempi supplementari per Buffon e Pellegrini Gigi va in B col Parma Fede non chiude a Tokyo

Cordella e Sorrentino nello Sport



Occasione Pnrr
La sanità a domicilio, scommessa da vincere

Beniamino Caravita

La pandemia ci ha lasciato segni profondi. Abbiamo perso persone care, abbiamo dovuto cambiare i ritmi della nostra vita, abbiamo vissuto diciotto mesi di isolamento, abbiamo ridotto la nostra socialità, spesso con gravi conseguenze sulla vita di tanti gruppi sociali (basti pensare alle drammatiche conseguenze sulla scuola). Abbiamo dovuto imparare tante cose.

Abbiamo, specie noi italiani, dovuto affrontare tante crisi che tentavamo di nascondere (quella dei partiti, quella della organizzazione territoriale del Paese, quella della giustizia, quella della pubblica amministrazione). Se vogliamo dare un senso ad un anno e mezzo di difficoltà, dobbiamo trarre le conseguenze di ciò che abbiamo dovuto affrontare.

Un settore è quello della organizzazione sanitaria. Al di là dei deficit politici (il poco coraggio del governo Conte II nell'utilizzare strumenti centralizzati di gestione, pur costituzionalmente ammissibili) e dei deficit organizzativi di singole Regioni, senza dover rimettere in discussione il complessivo modello di gestione a base regionale della sanità, un dato emerge chiaro: abbiamo - come Paese - sbagliato l'equilibrio dell'assistenza sanitaria tra accentramento nelle grandi strutture ospedaliere e decentramento e flessibilità sul territorio.

Continua a pag. 16

«Reddito, stretta sugli stagionali»

► Il governo ha dato via libera all'emendamento M5S: chi rifiuta impieghi a tempo perde i sussidi
► Pa, il concorso per il Sud è un flop: pochi candidati, riammissione per 70mila e voti bassi

ROMA Lavori stagionali di fatto obbligatori per i percettori del reddito di cittadinanza, che non potrebbero più rifiutare questo tipo di offerta lavorativa, ma fruirebbero di un'integrazione da parte dell'Inps nel caso in cui la retribuzione risultasse inferiore all'importo del sussidio. L'iniziativa è arrivata dopo che molti percettori del reddito hanno rifiutato lavori stagionali. Pubblica amministrazione, il concorso per il Sud è un flop: pochi candidati e voti bassi, riamessi 70 mila aspiranti.
Bisozzi e Cifoni a pag. 7

Intervista all'ex dirigente di Viale Mazzini

Leone: «La Rai a Milano costa di più le eccellenze sono tutte a Roma»

Francesco Pacifico

«**P**rodurre a Milano costa di più, la Rai lo sa. E del resto le eccellenze sono tutte a Roma». Lo spiega Giancar-



lo Leone, presidente dell'Associazione produttori audiovisivi: «Nella Capitale è stata sviluppata un'industria che è difficile ricreare altrove». A pag. 6 Ajello a pag. 6

Faro del ministero sulla Orte-Mestre

Caso Bonsignore, rimborsi fatali via Simonini dal vertice dell'Anas

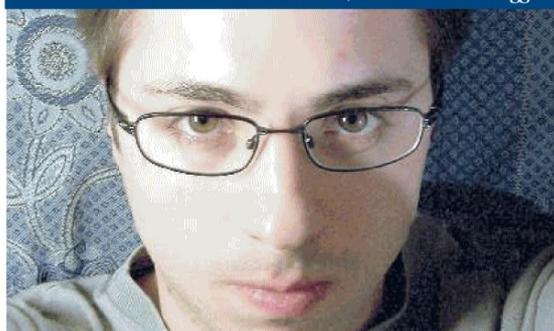
Umberto Mancini

L'attuale vertice dell'Anas verrà sostituito. Non solo perché è proprio Palazzo Chigi a chiedere disconti-



unità. A pesare è anche il caso Bonsignore, con i rimborsi milionari concessi all'imprenditore privato per un'autostrada progettata ma mai realizzata. A pag. 19

La madre dell'omicida di Ardea: «Delirava, era armato: sono fuggita»



«Mio figlio killer, come mr. Hyde»

Andrea Pignani, l'ingegnere informatico killer di Ardea (foto ANSA) Servizi alle pag. 8 e 9

La variante indiana blocca il Regno Unito L'Italia in allarme

► Johnson: «Troppi positivi, chiusure fino al 19 luglio»
Vaccini, avanti con il mix. Ema: AstraZeneca sicuro

ROMA Boris Johnson rinvia al 19 luglio la riapertura in Gran Bretagna: la variante indiana del Covid fa paura (anche tra chi è già vaccinato). E i virologi italiani lanciano l'allarme, dopo che un focolaio è stato individuato a Milano: «Quarantena per i voli da Londra». Intanto l'Ema si è espressa su AstraZeneca: è sicuro. Il governo sui richiami: avanti con il mix.
Bernardini, Larcan, Malfetano e Melina da pag. 2 a pag. 5

Contro il ddl
I Lincei alle Camere
«La biodinamica, pratica da stregioni»

Elena Cattaneo

Il Parlamento non può legittimare e finanziare l'agricoltura biodinamica. A pag. 11
Loiacono a pag. 11

Scarcerato ieri

Sudan, a Zennaro domiciliari in hotel «Ritorni in Italia»



VENEZIA È stato scarcerato in Sudan l'imprenditore Marco Zennaro, 46 anni, detenuto da 70 giorni per un contenzioso.
Tamiello a pag. 13

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

LEONE, MARTE PORTA RISCOSSA

Buongiorno, Leone! Il martedì è il giorno sotto il governo di Marte, pianeta che dall'11 giugno transita nel vostro segno e vi resterà fino al 29 luglio. Una presenza che non incide solo sulla vostra vita, ma coinvolge il mondo intero, poiché nel segno del Leone il pianeta ritrova tutta la sua forza aggressiva che non ha avuto nel segno del Cancro e che non avrà in quello della Vergine. Per voi in particolare diventa l'arma della riscossa, dopo l'abbandono di vecchie teorie. 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 Moise, Il Messaggero • Primo Piano Moise € 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* € 7,80 (SOLO LAZIO).



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 15 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Un cugino: «Nozze forzate? Lei aveva detto sì»

Saman: la fuga in bici e in treno dello zio, accusato del delitto

Codeluppi e Petrone nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE PARTITA ITALIA

ristora
INSTANT DRINKS

Variante Delta, incubo per l'Europa

Johnson rinvia al 19 luglio le riaperture, in Inghilterra i casi crescono di oltre il 64% a settimana e aumentano i ricoveri in terapia intensiva
Vaccini, l'incidenza delle morti secondo Aifa. L'immunologo Forni: le trombosi sono tragedie ma il siero sta salvando il mondo Servizi da p. 3 a p. 6

Sembrava passata, ma Londra...
Quando finirà?
La domanda dei tempi bui

Marco Buticchi

L'infinità di un istante. Parrebbe un controsenso in termini, ma questa è la sensazione descritta da chi è scampato a una calamità naturale come un terremoto. Perché, nel tremore delle scosse, il tempo si dilata e la paura artiglia ogni secondo facendolo diventare eterno. Soprattutto perché non si sa quando mai finirà il terrore cieco della morte. Improvvisamente ci rendiamo conto che il nostro sospiro di sollievo potrebbe essere durato davvero il tempo di un sospiro e che quella cappa scura aleggia sempre minacciosa costringendoci a riprendere la guardia, ogni volta che l'abbiamo abbassata.

Continua a pagina 2

TERRORE A MODENA: ASSALTO A UN FURGONE PORTAVALORI SULL'A1 AUTO IN FIAMME, SPARI E CHIUDI IN STRADA. L'ITALIA SPACCATA IN DUE

FAR WEST IN AUTOSTRADA

Assalto a un furgone portavalori sull'A1 con le auto date alle fiamme

Reggiani e Pederzoli alle pagine 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, visita 'top secret'

La pop star Rosalia sotto le Torri per un giorno

Cucci in Cronaca

Bologna, venerdì i funerali

Michele Merlo, camera ardente in Certosa

Bianchi in Cronaca

Bologna, l'imprenditore

Genus Bononiae, Filippo Sassoli nuovo timoniere

Orsi in Cronaca



La tragedia di Ardea

**«Andrea, mister Hyde»
La lucida follia del killer**

Polidori e Bartolomei alle pagine 10 e 11



Il portiere firma con la società che lo lanciò

**Buffon torna alla base
Ripartenza con il Parma**

Turrini e Pazzi a pagina 2 e nel Qs

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

A. MENARINI



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus
Case di cura,
il rebus dei dati
complica l'accesso
agli sgravi



Antonio Iovine
— a pag. 38

Giovedì con il Sole
Superbonus 110%,
la nuova guida
per professionisti
e contribuenti



SCARPA



SPRIT
**THE CLIMBER'S
SPIRIT.**
SHOP ONLINE - SCARPA.NET @1#

FTSE MIB 25757,83 +0,16% | SPREAD BUND 10Y 102,79 +1,44 | €/S 1,2112 -0,11% | ORO FIXING 1865,60 -0,82% | Indici & Numeri → p. 45 a 49

BANCHE E ASSICURAZIONI

Sulla cessione di Mps pende la clausola Axa: rischio da 1 miliardo

Alessandro Graziani — a pag. 39



10 miliardi

LA DOTE PER CHI ACQUISTA
Si tratta del valore (in euro) delle
garanzie pubbliche sui rischi legali
di Mps e della dotazione fiscale
prevista dal Governo per
agevolare l'acquisto della banca
senese

PANORAMA

GEOPOLITICA

La Nato avverte: «Cresce il peso della Cina, sfida da affrontare»

«La crescente influenza della Cina e le sue politiche internazionali possono rappresentare sfide che dobbiamo affrontare insieme come Alleanza». Lo riposta il comunicato della Nato dopo il vertice di Bruxelles. L'Alleanza afferma che in chiave di sicurezza «la responsabilità più grande è difendere i nostri territori» dalle minacce sempre più frequenti. — a pagina 8

Consob: minaccia criptovalute

Regole di mercato

Il presidente Savona: sono un fiume in piena, servono interventi e nuove norme

Per un tweet di Musk il Bitcoin torna sopra la soglia dei 40mila dollari

Le criptovalute sono diventate una minaccia per la tutela del risparmio ed è urgente affrontarle con regole nuove. Il presidente della Consob, Paolo Savona nel discorso annuale

al mercato, lancia l'allarme ma offre anche la soluzione: cambiare l'architettura istituzionale, fatta di norme ed enti, oggi a presidio della protezione del risparmio. Savona parla di «fiume ormai in piena degli strumenti virtuali» con Internet che stimola dalle 4 alle 5 mila criptovalute in circolazione. L'estrema volatilità di questo mercato è stata rimarcata dall'ennesimo tweet firmato da Elon Musk che ha messo le ali al Bitcoin, tornato sopra i 40 mila dollari. Il ceo di Tesla tornerà a consentire transazioni con Bitcoin quando ci sarà la conferma che nel processo di produzione sarà utilizzato almeno il 50% di energia green.

— Servizi alle pagine 2 e 3 con un'analisi di **Marco Onado**

RAPPORTO COVIP: L'EFFETTO CRISI

Fondi pensione, il 27,4% non versa

Marco Rogari — a pag. 4

Stm, nuovo impianto contro la carenza di chip

Agrate (Monza)

La risposta alla carenza di micro-conduttori arriva da Agrate (Monza) dove a metà 2022 entrerà in produzione in Italia la prima fabbrica di

chip creata da Stm con un investimento da 1,6 miliardi. È prevista l'assunzione di 500-700 persone altamente qualificate. Il punto sul progetto avviato dal 2018 è stato fatto durante la presentazione del centro ricerca. In collaborazione con il Politecnico. **Meneghelli** — a pag. 27 con un'analisi di **Paolo Bracco**

OBIETTIVO: 2 MILIONI DI DOSI AL GIORNO



Dagli integratori ai vaccini anti Covid. L'impianto produttivo Lachifarma a Zollino, in provincia di Lecce, sarà riconvertito

Lachifarma, al Sud le fiale per il vaccino

Vincenzo Rutigliano — a pag. 20

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA BANCA VTB

Kostin: «Usa-Russia invertano il passo, è un aiuto al mondo»



Andrej Kostin. Presidente dal 2002 della Vtb, una delle maggiori banche russe presente in 18 Paesi

Antonella Scott — a pag. 11

RAPPORTI



Sviluppo sostenibile
I Pnr degli altri in un Rapporto di 34 pagine allegato al Sole 24 Ore di oggi

I PNRR DEGLI ALTRI

Via libera Ue ai Piani di cinque Stati, il 22 von der Leyen sarà a Roma per l'ok all'Italia

Giuseppe Chiellino — a pag. 10

LE SINTESI DEL SOLE



La Missione #03 del Pnr
Gli investimenti in infrastrutture e mobilità sostenibile in 4 pagine di Sintesi del Sole

RECOVERY PLAN

Missione #3: con 41,8 miliardi la grande sfida dell'Alta velocità in tutto il Paese

— da pagina 25 a pagina 28

Fai crescere il valore della tua azienda investendo nella sicurezza dei tuoi lavoratori!

Scegli **blumatica SHEQ**
il software Q-HSE Management delle grandi aziende
www.blumatica.it/qhse

LE MOSSE DA FARE

INFLAZIONE E CRESCITA, INTRECCIO DA SORVEGLIARE

di **Rony Hamaul** — a pagina 14

ANTITRUST

Tim contro Sky: «Sul calcio pubblicità ingannevole»

Tim contro Sky sulla Serie A. A quanto risulta al Sole 24 Ore, la compagnia telefonica si è rivolta all'Antitrust con una segnalazione in cui punta l'indice contro Sky e la sua campagna agli abbonati. — a pagina 29

MODA MASCHILE

Sfilate a Milano, fiere a Firenze: tornano i buyer

La ripresa della moda, partita dai consumi, si estende alla filiera, con gli eventi fisici coronati dalla presenza dei buyer: a Milano da venerdì le sfilate della moda maschile; a seguire le rassegne Pitti a Firenze. — a pagina 18

COVID

Aifa approva mix vaccini, Regioni in ordine sparso

Si dell'Aifa alla vaccinazione mista agli under 60 con prima dose AstraZeneca, ma è caos tra le Regioni. In Gb prorogate le restrizioni anti-covid: la variante Delta raddoppia il rischio ricovero. — a pagina 8

Salute 24



Le nuove terapie Alzheimer, la cura monoclonale divide gli scienziati

Agnese Codignola — a pag. 23

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
—25% con l'abbonamento annuale
ilsolo24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



erilon s.r.l.
Via Spadolini 46 - 24043 Caravogno (Bj)
Tel. +39 0373 992626 - info@erilon.it

Martedì 15 giugno 2021
Anno LXXVII - Numero 163 - € 1,20
Santa Germana Cousin vergine

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

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

L'ULTIMO BLUFF DI SPERANZA



E...lévate 'a mascherina

Il ministro della Salute frena sull'ipotesi di togliere l'obbligo di coprire naso e bocca all'aperto «Non stravolge mica l'esistenza»

Il Tempo di Osho
A Roma le primarie del Pd in quel palazzo occupato



"Faccio 'n salto alle primarie che le serve 'n tecnico delle luci"

De Leo a pagina 5

DI FRANCO BECHIS
E «lévate 'a cammesellat». «A cammesel-la gnerò, gnerò...». Ecco, sembra proprio una storia tratta da «Siamo uomini o caporali» di Totò, quando (...)

Segue a pagina 3

Il governo prepara il decreto
Pass per viaggiare in Europa
Via libera dal primo luglio

Antonelli a pagina 2

Libro sull'omicidio del militante di destra
Cecchin ucciso da terroristi
ma rimasto senza giustizia

DI FRANCESCO STORACE

Lo ammazzarono ad appena 17 anni. Era un militante di destra di Roma e solo per questo chi lo uccise lo odiava. Francesco Cecchin non ha mai avuto giustizia dopo quella morte atroce, battuto giù da un terrazzino nei pressi di piazza Vescovio. Al processo, che pure ci fu, si stabilì che (...)

Segue a pagina 25

Il dramma di Ardea. I genitori dei due bambini uccisi non conoscevano Andrea Pignani
Resta il giallo della pistola del killer

Coletti, Gobbi e Ricci alle pagine 14, 15 e 16

I POSTI DI LAVORO DEL RECOVERY
Il concorsone va deserto
Al Sud si è presentato solo un candidato su due

Mineo a pagina 8



la S TORACIATA

A Firenze cavallo travolge l'auto della Lamorgese. Lo accuseranno di essere italiano

Posa in opera qualificata
Preventivi gratuiti
Detrazioni fiscali

FINESTRE | PORTONI
PORTE | ARREDO

infisso
L'azienda su misura

Borgovelino (Rieti) Viale dell'Artigianato, 7
T. 0746 586015 www.infisso.it

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

I reality, come programma televisivo, continuano a far ascoltare, ma si avverte qualche cedimento. Sarebbe necessario, forse, che i reality, "L'isola dei famosi" o il "Grande Fratello", rivedessero la struttura, aumentando le sorprese. Anche il "Grande Fratello", con lo star chiusi in casa, se non ci sono nuovi ingressi, sorprese o quant'altro, rischia di diventare ripetitivo. Non ricordo quale ospite di un recente "Grande Fratello", ha dichiarato a un giornale che, dopo un po', a vedere sempre le stesse persone nella Casa, si annoiava. (...)

Segue a pagina 26

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO RITENUTI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA. EQUILIBRIARE IL SECONDO STILE DI VITA BIANCO.

Martedì 15 Giugno 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 139 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04 DCB Milano
*In abbonamento: abbonamento con addebito in conto corrente Capital e 4.50; Italia Oggi 5.30 - Capital 1.20

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,50*
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Interventi con il Superbonus per 100 mila edifici

Calli a pag. 28

DECRETO

Plastica monouso al bando dal 3 luglio (multe fino a 10 mila euro)

De Stefanis a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco - Imu e TARI residenti all'estero, la risoluzione del Min-economia

Accertamenti estivi - L'ordinanza della Corte di cassazione

Ambiente - La bozza di dlgs sul divieto di vendita dei prodotti in plastica monouso

Rotto un tabù: sì di Calenda al termovalorizzatore per ripulire Roma osteggiato dai grillini e dal Pd

Tino Oldani a pag. 6

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Sostegni automatici in arrivo

Da domani sui conti delle partite Iva verranno accreditati i contributi previsti dal decreto bis. Erogazione automatica a chi ha già beneficiato dei primi aiuti

Da domani sui conti delle partite Iva i nuovi accrediti previsti dal decreto Sostegni bis. Gli importi saranno erogati in maniera automatica a chi ha già ricevuto i contributi con il primo decreto. Si dovrà invece attendere il 23 giugno per le istanze dei contributi rimodulati in base ai cali del fatturato. Fondamentale il monitoraggio delle istanze per il contributo a fondo perduto presentate in base al primo dl.

Libardi-Sironi a pag. 27

In Calabria Pd-M5s senza candidato, Letta ha bocciato il recordman delle preferenze



Giuseppe Conte annuncia in tv che per vincere sul centrodestra in Calabria è necessario uno schieramento largo e quindi l'alleanza col Pd. Concorde Enrico Letta, che cancella il suo candidato già in campagna elettorale. Ma il nome unitario, in grado anche di stemperare i malumori dei pidini e pentastellati locali, non riesce a saltar fuori. A farne le spese, finora, è stato Nicola Irto, recordman Pd delle preferenze (12 mila) un anno fa. Era stato designato da Nicola Zingaretti, si era messo al lavoro, ma poi è arrivata l'alleanza con i 5 stelle, che non lo vogliono. Perciò si è fatto da parte.

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Un medico di base in pensione che ha ripreso eccezionalmente l'attività sanitaria per dare una mano alla campagna vaccinale mi ha scritto: «Sono un vaccinatore attivo dal primo giorno, da quando cioè le cose sono state prese in mano dal generale Figliuolo. Come si ricorderà, i primi vaccinati furono gli ultrasessantenni che si presentavano non solo diligentemente ma anche in massa, spesso aiutati dai familiari. Compilarono con difficoltà ma anche con chiarezza e impegno i moduli sul loro stato sanitario. Affrontarono con molta naturalezza il dialogo con il medico. Il risultato fu che non si verificarono grossi inconvenienti. Poi furono inventati gli open day per, si disse, invitare (allegri!) giovani a presentarsi. La vaccinazione, da pratica da affrontare con molta prudenza, si trasformò così in un happening. In stesso senso preso sul ridere per le domande che facevo da giovani che si ritenevano invincibili (è una costante della loro età). E se ne sta vedendo l'effetto».

ISPIRANDOSI ALLA FRANZIA

Prepariamoci al dopo Draghi per attuare e gestire il Pnrr

Caccopardo a pag. 4

POTENZA IL TUO LAVORO, DAI VALORE AL TUO FUTURO!

SCEGLI IL NETWORK TOGETHER TO COMPETE.

Più di **1.600 Professionisti** hanno scelto la forza del Network **"TOGETHER TO COMPETE"** di **Noverim**, società di consulenza in ambito **fiscale, legale, transaction e compliance.**

Il primo Network a tripla A:
Aumenta il tuo fatturato.
Amplia la gamma dei servizi offerti.
Allarga il tuo portafoglio Clienti.

JOIN US ON NOVERIM.IT info@noverim.it

800 08 55 71

TOGETHER TO COMPETE TOGETHER TO WIN

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

LA NAZIONE

MARTEDÌ 15 giugno 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lo studio: difficoltà nel 40% dei casi

Le emozioni nascoste sotto le mascherine E i bimbi non capiscono
Bigozzi nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE PARTITA ITALIA

ristora
INSTANT DRINKS

Variante Delta, incubo per l'Europa

Johnson rinvia al 19 luglio le riaperture, in Inghilterra i casi crescono di oltre il 64% a settimana e aumentano i ricoveri in terapia intensiva
Vaccini, l'incidenza delle morti secondo Aifa. L'immunologo Forni: le trombosi sono tragedie ma il siero sta salvando il mondo Servizi da p. 3 a p. 6

Sembrava passata, ma Londra...
Quando finirà?
La domanda dei tempi bui

Marco Buticchi

L'infinità di un istante. Parrebbe un controsenso in termini, ma questa è la sensazione descritta da chi è scampato a una calamità naturale come un terremoto. Perché, nel tremore delle scosse, il tempo si dilata e la paura artiglia ogni secondo facendolo diventare eterno. Soprattutto perché non si sa quando mai finirà il terrore cieco della morte. Improvvisamente ci rendiamo conto che il nostro sospiro di sollievo potrebbe essere durato davvero il tempo di un sospiro e che quella cappa scura aleggia sempre minacciosa costringendoci a riprendere la guardia, ogni volta che l'abbiamo abbassata.

Continua a pagina 2

TERRORE A MODENA: ASSALTO A UN FURGONE PORTAVALORI SULL'A1 AUTO IN FIAMME, SPARI E CHIUDI IN STRADA. L'ITALIA SPACCATA IN DUE

FAR WEST IN AUTOSTRADA

Assalto a un furgone portavalori sull'A1 con le auto date alle fiamme

Reggiani e Pederzoli alle pagine 3 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Città e sicurezza
La ministra: risorse in arrivo

Mugnaini in Regionale e in Cronaca

Firenze

Torna a sorpresa la Ztl estiva
E la città si divide

Servizi in Cronaca

Firenze

Viola Park
Ora avanti tutta
Respinto il ricorso al Tar

Brogioni in Cronaca



La tragedia di Ardea

«Andrea, mister Hyde»
La lucida follia del killer

Polidori e Bartolomei alle pagine 10 e 11



Il portiere firma con la società che lo lanciò

Buffon torna alla base
Ripartenza con il Parma

Turrini e Pazzi a pagina 2 e nel Qs

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

A. MENARINI



AL TUO FIANCO IN GIARDINO

STIHL

WWW.STIHL.IT

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

AL TUO FIANCO IN GIARDINO

STIHL

WWW.STIHL.IT

Anno 46 - N° 140

Martedì 15 giugno 2021

In Italia € 1,50

VACCINI

“Il mix dà più immunità”

L'ex direttore dell'Ema Guido Rasi esclude rischi nella seconda dose eterologa e ne indica i vantaggi. Il ministro Speranza ordina alle Regioni ribelli di allinearsi. Torna il nodo approvvigionamenti. La variante Delta travolge il Regno Unito, frenata sulla fine dei divieti

Il commento

Il coraggio che manca

di **Luca Fraioli**

Una dose di scienza e una di emotività. La lunga battaglia al Covid è stata un continuo alternarsi tra l'affidarsi ai successi della ricerca medica e l'insorgere di paure irrazionali. Nelle prime fasi della pandemia è accaduto con le mascherine, i metri di distanza interpersonale, i farmaci per fermare il virus. Ora, dopo il caos AstraZeneca, è la volta della vaccinazione: che richiamo dovranno fare gli under 60 ai quali come prima dose è stato iniettato il ritrovato dell'azienda anglo-olandese? Il governo italiano sembra orientato a imboccare la strada della vaccinazione "eterologa": prima dose di un tipo (AstraZeneca), seconda di un altro (Pfizer). Ma si tratta, appunto, di una decisione presa secondo criteri scientifici o piuttosto dettata dall'emotività? I dati finora disponibili sulla vaccinazione mista confermano che la strategia ha una sua efficacia.

● a pagina 24

«Cambiare farmaco non solo non è pericoloso ma rafforza l'immunità»: a dirlo a *Repubblica* è Guido Rasi, ex direttore di Ema e ora consulente del generale Figliuolo. Il governo chiede alle Regioni di accettare il cocktail di vaccini, ma l'approvvigionamento è di nuovo un problema.

di **Bocci, Dusi, Ginori, Guerrera Mastrobuoni e Ziniti**
● da pagina 2 a pagina 4

Lavoro

La carica dei precari spinge la ripresa

di **Valentina Conte**
● a pagina 18

Recovery plan

Concorso Sud, riaperte le ammissioni

di **Rosaria Amato**
● a pagina 19

Altan

IO MARCO ASTRA. E IO ZENECA.



Le primarie flop di Torino dividono Pd e Cinque Stelle

di **Capelli, Longhin, Vecchio e Vitale** ● alle pagine 10 e 11
con un commento di **Cappellini** ● a pagina 25

Bruxelles

Il vertice Nato: “La Cina è una minaccia sistemica”



▲ Il saluto Erdogan e Biden

Il vertice dell'Alleanza atlantica a Bruxelles si chiude con un monito a Cina e Russia, e domani a Ginevra Joe Biden vedrà Vladimir Putin. L'articolo 5 del Trattato atlantico che prevede l'obbligo di intervenire in difesa di uno Stato membro aggredito, includerà minacce a satelliti e cyber-attacchi.

di **Castelletti, Rampini e Santelli** ● da pagina 6 a 8

Biden a Erdogan altolà sulla Libia

di **Claudio Tito**

La crisi in Libia ha implicazioni dirette per la stabilità regionale e la sicurezza di tutti gli alleati. Nel documento finale del vertice Nato c'è un passaggio sul Paese nordafricano che segna un cambio di passo rispetto al recente passato. L'Alleanza Atlantica torna ad occuparsi di Tripoli.

● a pagina 7

Edith Bruck
Il pane perduto

Vincitore PREMIO STREGA GIOVANI 2021
Finalista PREMIO STREGA 2021

La nave di Teseo

La travel blogger

Valentina Miozzo: “Il mio lockdown infinito al Polo Nord”

di **Giacomo Talignani**
● a pagina 17

Calcio

Cuore di Parma Buffon torna a casa vent'anni dopo

di **Domenico Marchese**

● a pagina 37

Inchiesta a Roma

La patacca di Sgarbi Autenticò false tele nella hall di un hotel

di **Fabio Tonacci**
● a pagina 16

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

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

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

con **Niccolò Ammaniti** € 11,40

NZ



Le città al voto Letta ora incalza Conte "Il M5S si rivolge ai moderati? Noi a tutti"

CARLO BERTINI - P.8

Sudan Scarcerato dopo 70 giorni l'italiano accusato di truffa

CHIARA BALDI - P.14

Bruckner Quel maschio bianco diventato perfetto capro espiatorio

MIRELLA SERU - P.22



LA STAMPA



MARTEDÌ 15 GIUGNO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.163 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DDB-TO II www.lastampa.it GNN

IL VERTICE DELLA NATO

Tra Biden e Putin è subito scontro e Draghi chiede unità sulla Libia



L'ANALISI

CINA E RUSSIA DOPPIA SFIDA

ALBERTO SIMONI

Gli equilibri dialettici del comunicato finale della Nato smussano appena i toni ma non ne nascondono il senso: Russia e Cina sono «rivali sistemici». Per fronteggiarli insieme, l'Alleanza atlantica vara il "Nuovo Concetto Strategico". Se la deterrenza e la difesa nei confronti della Russia sono dal 2014 la priorità della Nato, dal 2019 si è aggiunta la Cina. Ma è da ieri che Pechino e Mosca vanno ufficialmente a braccetto, accomunati alla voce «rivali e minacce». In fondo insieme tengono - ricorda Stoltenberg - esercitazioni militari nell'area euro-atlantica. Per affrontare le due autocrazie - definizione sdoganata anche al G7 in Cornovaglia che ha funzionato come antipasto del summit Nato - servirà uno schema duale che riproponga, aggiornata ai tempi e ai mezzi, la "Dottrina della guerra combattuta su due fronti contemporaneamente", pilastro americano della Guerra Fredda.

CONTINUA A PAGINA 7

INTERVISTA AL MINISTRO DELLA SALUTE CHE RIVENDICA LA LINEA DELLA PRUDENZA E FA CHIAREZZA SUL CASO ASTRAZENKA

Speranza: Italia bianca grazie ai vaccini

"Tutti i farmaci sono sicuri. Anche in Germania e Francia si fa il mix. Le Regioni si adegueranno"

NICCOLÒ CARRATELLI

«I vaccini sono la chiave per aprire una fase nuova». Roberto Speranza lo ripete come un mantra e, dopo mesi e mesi di cautela, lascia spazio a un po' di ottimismo: «Con i dati che arriveranno venerdì, il 99% degli italiani sarà in zona bianca», dice il ministro della Salute, che spera di non rinnovare lo stato di emergenza in scadenza il 31 luglio, «per dare un segnale positivo al Paese». - P.2

IL COMMENTO

SE DE LUCA INVENTA IL SEPARATISMO-VAX

EUGENIA TOGNOTTI

Il presidente campano De Luca ritiene di poter fare a meno di sottoporre le sue scelte in fatto di salute «a Roma». Decisione impegnativa, per non usare altri aggettivi. - P.21

LA POLEMICA

PERCHÉ NESSUNO PROTEGGE I SINDACI

STEFANO LEPRI

Tutti i partiti hanno difficoltà a trovare candidati a sindaco per il prossimo voto amministrativo. L'affluenza alle primarie di chi le fa, come il Pd, è bassa. - P.21

IL DRAMMA DI ARDEA

Parla mamma Carol "Così ho visto morire i miei due bambini"

FRANCESCO GRIGNETTI



I fratellini Davide e Daniel

LEGGI BASAGLIA E NUOVI "MATTI"

VERA SLEPOJ

È sempre il dolore, l'incidente, il delitto, il dramma a creare un pertugio, un'apertura, una possibile finestra sul mondo. Quei mondi soprattutto contro versi su cui si reggono utopie, leggende, simboli. Questa volta è il delitto di Ardea a creare una finestra sulla legge 180, per tutti la legge Basaglia, nata nel 1978, voluta, costruita, come baluardo di una cultura che si opponeva alla psichiatria tradizionale creando un movimento di anti-psichiatria. Per Basaglia, l'idea era una visione che poggiava sul terreno fertile degli anni '70, con le teorie di Goffman, famoso il saggio *Asylum* o quelle di R. D. Laing con il suo famoso saggio *La To diviso*.

CONTINUA A PAGINA 21

LA STORIA

Andrea, che ha battuto i pregiudizi "Io dislessico ho preso 5 lauree"

FILIPPO FEMIA



La corsa a ostacoli di Andrea Pesando è iniziata 7 anni fa, dopo un esame di Tecnologia dei materiali al Politecnico di Torino. Poi ha cominciato a volare. - P.13

IL PERSONAGGIO

Gigi, che ha battuto anche il tempo a 43 anni ricomincia dal suo Parma

MAURIZIO DE GIOVANNI



E quindi Buffon resta in calzoncini e guantoni, in qualche porta da qualche parte, magari a Parma da dove tutto cominciò. Ed è una bellissima notizia. - P.28

BUONGIORNO

Pensate al Movimento cinque stelle di qualche anno fa. Non possedeva la sede, non esisteva il leader, aveva il non Statuto, uno valeva uno, era contro la Nato, era contro l'Europa, intendeva uscire dall'euro, era nemico delle banche, era no Tav, era no Tap, era no vax, le riunioni soltanto in streaming, il suo guru era Casaleggio, lanciava la piattaforma Rousseau, la finanziava con una quota degli stipendi, la utilizzava per la democrazia diretta, era il mezzo per promuovere le leggi volute dai cittadini, riteneva indegno il solo pensiero di allearsi con altri partiti, era per il limite del doppio mandato, era per l'abolizione dell'auto blu, era per l'abolizione dei cambi di casacca, soprattutto aveva un garante: Beppe Grillo. Pensate ora al Movimento cinque stelle di oggi. Presto possederà una sede,

ha alternato svariati leader unici o collegiali, scriverà statuti e carte etiche, uno non vale più uno, è a favore della Nato, è a favore dell'Europa, è a favore dell'euro, è al governo con l'ex presidente della Banca centrale europea, ha detto sì alla Tav, ha detto sì alla Tap, è per i vaccini, non fa riunioni in streaming da lustri, Casaleggio non c'è più, la piattaforma Rousseau non c'è più, da tempo non la finanziava, da tempo non la usava per la democrazia diretta, non ha mai promosso leggi volute dai cittadini, si è alleata con qualsiasi partito rappresentato in Parlamento (tranne F.lli d'Italia), è per la deroga al doppio mandato, viaggia solo in auto blu, ha cambiato tutte le maggioranze possibili, però continua ad avere un garante: Beppe Grillo. Comesi dice? Un uomo, una garanzia.

MATTIA FELTRI

Garantisco io



IMPORTANTE E SERIA

ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brnello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enoteca@compromacallan.it



VEDIAMO IL FUTURO CON I TUOI STESSI OCCHI.



ITALIANA ASSICURAZIONI
REALE GROUP

Previdenza, nel 2020 fondi negoziati hanno battuto il Tfr: 3,1% contro 1,2%

Rapporto Covip: all'economia italiana investimenti per 38,6 mid. Ma 28,4 sono stati destinati ai titoli di Stato

Pira a pagina 5



SCOPRI LE SOLUZIONI IN AGENZIA O SU ITALIANA.IT



ITALIANA ASSICURAZIONI
REALE GROUP

Capital magazine cover: **IN ALLEGATO**

Anno XXXIII n. 116
Martedì 15 Giugno 2021
€4,50* *Classedificatori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Capital e €4,50 (MF €2,00 + Capital €2,50)

1 0 6 1 5
9 771392677008

FTSE MIB +0,16% 25.758 DOW JONES -0,57% 34.282 NASDAQ +0,41% 14.127 DAX 30 -0,13% 15.674 SPREAD 103 +1 €/S 1,2112

IL RISCHIO CRIPTOVALUTE IRROMPE NELLA RELAZIONE CONSOB

Bitcoin & C mine vaganti

Savona al mercato: senza nuove regole si rischia un crack come con i derivati nel 2008
Ma il risparmio italiano che cresce necessita ancora di educazione e maggiori tutele
Giravolta di Musk sulle monete digitali: se sono verdi Tesla le accetterà come pagamento

IL FUTURO DEL RISIKO BANCARIO LA BCE IN PRESSING SUL PIANO MPS: NON VA BENE



CREDITI DETERIORATI
Banche, la Ue proroga le Gacs al 2022 ma non verranno allargate agli utp

ENERGY STORAGE
Aton all'Aim con richieste pari a cinque volte l'offerta

IL GIUDIZIO PASSA DA BUY A SELL
Goldman punta il dito sugli investimenti della Ferrari, che cade in borsa: -3,3%





**ACEA ENERGIA SI RINNOVA,
LUCE E GAS 100% ECO.**

Sono le nostre scelte a fare la differenza: noi di Acea Energia siamo diventati 100% ECO. Ripetere l'ambiente con energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili e gas con compensazione delle emissioni di CO₂. Scegli Luce e Gas 100% ECO. Segui le nuove avventure sostenibili di Frank.

Scopri di più su acea.it

acea energia
PER LUCE, IL GAS, IL TALENTO

LUCE | GAS | CASA | AUTOBUS | E-MOBILITY

MARCO LORETO




Shipping Italy

Primo Piano

Giampieri (Assoporti): Traghetto nel Tirreno avvantaggiati. Urge semplificazione

SHIPPING itaLY Edizione 2021 Giampieri (Assoporti):Traghetti nel Tirreno avvantaggiati. Urge semplificazionePresidente Giampieri quanti e quali segnali di ripartenza vede per il mercato dei traghetti e per quello delle crociere in Italia?Il 2020 è stato un annus horribilis: abbiamo assistito a una crisi profonda, intensa e di lunga durata; una crisi imprevedibile e pagata a caro prezzo da alcuni settori che sono staziarizzati. in un porto come ancona normalmente imbarcano e sbarcano oltre 1 milione di passeggeri su rotte internazionali ogni anno. i transiti probabilmente saranno ridotti perché i collegamenti dall'Italia in Adriatico sono verso Croazia, albania e Grecia con i limiti che conosciamo agli spostamenti delle persone. i porti del tirreno hanno collegamenti verso le isole italiane e in questo senso saranno più avvantaggiati, nei traghetti hanno delle possibilità diverse. In Adriatico però i traffici ro-ro nell'ultimo anno si sono salvati anche se in generale le compagnie di navigazione hanno dovuto ridefinire le proprie strategie.Ci sono motivi per essere ottimisti?i segnali di ripartenza sono incoraggianti e importanti soprattutto dal punto di vista sociale. La compagnia di vaccinazione sta procedendo spedita ed è una condizione essenziale per la ripartenza del turismo. Le crociere torneranno a essere il migliore strumento di marketing territoriale per l'Italia.Per alcuni scali italiani gli itinerari più locali delle crociere hanno rappresentato un vantaggio. Qualcuno insomma ne ha paradossalmente beneficiato?Le crisi possono e devono diventare quando possibile anche opportunità. Il 2021 lo definirei il primo anno di ripartenza, un periodo contraddistinto da un'attenta strategia di sicurezza per i passeggeri. Quanto accaduto nei mesi scorsi ha fatto riflettere molto sull'importanza di Modernizzare il modo di crociere e di trasportare i passeggeri in generale. L'unico contributo che posso dare è quello di dare un'occhiata ai collegamenti di categoria insieme al mondo dell'accoglienza possono fare tanto.Cosa serve ai porti italiani per assecondare la ripresa del mercato per le navi passeggeri?In cima alla lista delle priorità c'è la semplificazione: adattare le regole a un mondo e a un'economia che corrono veloci. Molti passaggi multipli che abbiamo in Italia sono inutili e dannosi; è necessario che la burocrazia si adatti ai tempi e alla velocità delle imprese. Ma aggiungo:semplificazione non significa zero regole', bensì dare risposte certe alle necessità dell'economia. Con il Pnrr, se non ci sarà un azzeramento delle regole superficiali e degli inutili passaggi burocratici ripetuti, si rischia di riuscire a fare pochi di quei progetti previsti con completamento entro il 2026.Se dovesse indicare il tema più urgente e delicato da risolvere nei porti?in questo contesto certamente i dragaggi sono uno dei temi di testi principali per i presidenti delle autorità di sistema portuale. Questo Governo molto attento al tema della sostenibilità. a Rotterdam dragano 40 milioni di metri cubi ogni anno e con parte di quel materiale ci costruiscono le banchine. In Italia la situazione è imbarazzante e il Paese non risponde alle necessità di oggi. Sostenibilità e velocità devono poter convivere.Lei spesso parla di sostenibilità sociale: cosa intende con riferimento ai porti?Mi riferisco alla formazione che non può lasciare indietro nessuno dei lavoratori, altrimenti l'evoluzione futura inevitabilmente escluderà qualcuno. Rischiamo di avere in Italia delle sacche di addetti che saranno espulsi dal mercato del lavoro.Assoporti è tornata a essere un'associazione coesa in termini di adesioni e di rappresentanza?Quindici presidenti di AdSP hanno a cuore un progetto Italia'. La riattivazione della Conferenza nazionale dei presidenti dei porti da parte del Ministero è stata fondamentale perché ha saputo creare coesione e i presidenti non sono più soli. il sistema dei porti si deve riconoscere con unitarietà come cluster. Questo mondo non può più essere fatto da piccole



repubbliche marinare in contrasto fra loro: la competizione è a livello di Italia contro gli altri. Il settore della portualità e dei trasporti può



Shipping Italy

Primo Piano

davvero essere volano per la ripresa anche perché è un comparto ad altissimo valore tecnologico. Intervista a Rodolfo Giampieri, presidente di **assoporti** (associazione porti italiani) **INDICE**

Trieste aderisce allo sciopero dei porti. Usb: "Lacune sul fronte della sicurezza"

L'Unione Sindacale di Base ha indetto una mobilitazione

Micol Brusaferrò

TRIESTE - L'Unione Sindacale di Base a **Trieste** ha aderito allo sciopero generale nazionale dei porti, con un presidio durante l'intera mattinata di oggi. Una mobilitazione indetta "dopo l'ennesimo omicidio sul lavoro - si legge in una nota- di un portuale, avvenuto a Salerno". A **Trieste** in particolare i sindacati denunciano "alcune lacune che a tutt'oggi permangono a **Trieste** e Monfalcone". Per esprimere disagi e richieste, hanno diffuso un testo. "L'ultimo incontro presso l'Autorità Portuale- si legge- in presenza del nuovo direttore generale Torbianelli, ha determinato una serie di impegni ed una assunzione di responsabilità da parte della stessa Autorità". Che nell'occasione ha reso noto lo stato di avanzamento "del processo di sorveglianza- prosegue la nota- sulla sicurezza e l'insieme delle misure intraprese per sopperire alle numerose criticità riscontrate, riguardanti soprattutto l'attività svolta dai terminalisti". La discussione, alla presenza di tutte le organizzazioni sindacali, ha però evidenziato "ulteriormente i temi aperti - spiegano- che sono per Usb di vitale importanza per un lavoro in sicurezza presso il **porto** di **Trieste**". I sindacati chiedono quindi "l'applicazione integrale dell'ordinanza Bassin che ancora oggi evidenzia lacune pesanti, sia sulle responsabilità che sull'individuazione dei ruoli come previsti dalla stessa. Su questo- sottolineano- è necessaria un'analisi profonda ed un cambio di passo sulla formazione, e sulle attività di coordinamento e del ruolo dei segnalatori". E ancora viene sollecitato un presidio sanitario fisso nel **porto**, "su cui - spiegano- c'è stato un impegno formale di cui oggi non vi è ancora traccia". LEGGI ANCHE: A **Trieste** sondaggio per dare nomi alle terrazze sul mare ed una spiaggia per cani.



Nuovo potenziamento dell' infrastruttura ferroviaria nel Porto di 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". Twitter Prec Succ.



Il futuro dei sistemi portuali italiani - Governance, spazi marittimi, lavoro - Propeller Club Port of Trieste

GAM EDITORI

Fabrizio Zerbini presidente Propeller Club Port of Trieste 14 giugno 2021 - Il Propeller Club Port of Trieste ospita, Mercoledì 16 Giugno a partire dalle ore 18.00, la presentazione del libro di Pietro Spirito dal titolo: "Il futuro dei sistemi portuali italiani - Governance, spazi marittimi, lavoro" Il Porto come futuro per lo sviluppo del sistema economico nazionale, in modo particolare per la parte riservata al traffico delle merci ed al turismo. Intervengono al webinar, Umberto Masucci, Presidente Nazionale The International Propeller Clubs, Sergio Bologna, Presidente AIOM, Mario Sommariva, Presidente AdSP del Mare Ligure Orientale, Zeno D' Agostino, Presidente AdSP del Mare Adriatico Orientale. Conclude Pietro Spirito, autore del libro. Moderatore dell' incontro il giornalista Riccardo Coetti.



Il Nautilus

Savona, Vado

La decima edizione di Italian Cruise Day sbarca a Savona venerdì 29 ottobre 2021

Redazione

La nuova edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento in Italia dedicato alla crocieristica ideato e organizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macro industria turistica, in programma a Savona venerdì 29 ottobre 2021. L'appuntamento, giunto alla decima edizione e organizzato quest'anno in partnership con Palacrocieri e con la collaborazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sarà il più importante momento di approfondimento, business networking e confronto tra gli operatori sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive future dell'industria crocieristica nel nostro Paese. Le modalità di svolgimento e di partecipazione saranno indicate su www.italiancruiseday.it e sulle pagine ufficiali LinkedIn e Twitter del forum.



Da piattaforma a green factory che produce energia pulita, così rinasce il porto di Genova

GENOVA - Da terminale per lo scarico e il carico delle merci a piattaforma logistica. E da piattaforma a green factory, fabbrica che non dorme mai e produce energia pulita. Due salti che valgono decine di miliardi di euro, se si considera che per legare i moli a strade e ferrovie l'investimento riguarda il Terzo Valico e la Gronda (oltre 10 miliardi) oltre ad altre opere vitali come il Nodo di Genova e l'ultimo miglio per fare arrivare i treni in banchina. A questo vanno aggiunti gli investimenti previsti proprio sul "green port" che riguardano la produzione di energia da fonti rinnovabili stimabili in alcune centinaia di milioni di euro. L'evoluzione del porto di Genova si materializza così, anche grazie ai fondi europei della politica di coesione, nell'arco di pochi anni con uno scalo che ha ampliato il suo raggio d'azione, unendo al "core business" dei servizi alle merci e alle persone anche una sempre più spinta intermodalità fra i vari segmenti del trasporto, fino alla messa a punto di un piano strategico centrato sulla produzione di energia da fonti rinnovabili. E decisiva, al proposito, è anche l'iniziativa messa a punto di recente da Siit spa, l'ente gestore del polo di ricerca e innovazione Transit, promosso dalla Regione Liguria, che ha completato il progetto LogisticsDataSpace per l'ottimizzazione dei processi logistici nel porto di Genova, realizzato grazie al cofinanziamento ottenuto nell'ambito del programma operativo regionale del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-20 attraverso l'obiettivo tematico "ricerca e innovazione", rendendo più efficienti gli scambi informativi attraverso la creazione di una piattaforma che consente di gestire in modo "paperless" alcuni dei processi legati al trasporto. Un segnale forte che arriva dal mondo delle imprese, questo, anche se considerare già vinta la partita sarebbe un errore, visto che questa è ancora tutta da giocare. Il progetto che l'**Autorità di sistema** portuale del Mar Ligure Occidentale (che unisce gli scali di Genova e Savona) sta mettendo a punto e che presenterà nelle prossime settimane fa leva proprio sulla capacità di strutture e infrastrutture di diventare produttrici di energia e di alimentare i propri "clienti", le navi, senza più il ricorso a fonti energetiche che liberano in aria sostanze inquinanti. Il piano passa fondamentalmente da due aspetti, la necessità di spegnere i motori delle navi quando queste sono ferme in banchina e il **sistema** per produrre energia con impianti e infrastrutture in costruzione. Il presidente dell'Authority Paolo Signorini e il sindaco di Genova Marco Bucci hanno chiesto ancora una volta aiuto all'architetto Renzo Piano, che ha firmato il progetto del nuovo ponte di Genova e sta intervenendo anche sul filo di costa del levante con il progetto di Waterfront, che di fatto completa quel lavoro che nel '92 si era fermato all'Expò nell'anno delle Colombiane, e ora prosegue verso il levante genovese fino alla Fiera. All'interno di questo disegno che si sta materializzando proprio in queste settimane con l'abbattimento dei vecchi padiglioni della Fiera, Piano ha anche disegnato la nuova Torre dei Piloti, dopo il tragico crollo della vecchia struttura nel 2013, costata la vita a nove persone. Adesso l'architetto sempre profondamente legato alla sua città, è stato coinvolto anche per il progetto legato alla copertura dei bacini di carenaggio e costruzione navale, a ridosso delle case del quartiere di Carignano. Coprire i cinque bacini non limita solo l'emissione di polveri nocive, ma consente anche di ricoprire i tetti con pannelli solari, così da produrre energia da immettere poi nella rete. Il progetto può essere esteso anche al polo di Ponente, con l'ampliamento del cantiere di Sestri Ponente della Fincantieri. In parallelo, l'**Autorità** portuale sta procedendo anche con l'apertura dei cantieri, prevista per il prossimo anno, della più grande infrastruttura marittima mai costruita oggi in Italia, la nuova diga foranea del porto vecchio di Sampierdarena, oltre un miliardo di euro di investimento. La



Da piattaforma a green factory che produce energia pulita, così rinasce il porto di Genova

di Massimo Minella





metri da quella attuale, per favorire le manovre di entrata e di uscita delle navi dal porto le cui dimensioni, ormai, potrebbero creare problemi alla sicurezza dello scalo. Ma la diga diventerà anche una struttura in grado di produrre energia sfruttando il sole, con i pannelli fotovoltaici, il vento, con le pale eoliche, e perfino il mare, grazie al moto ondoso. A terra, infine, l'obiettivo è quello di tenere i motori spenti. Le navi, infatti, in futuro saranno alimentate dall'energia elettrica che arriverà da apposite colonnine installate a filo banchina. È il "cold ironing", per cui l' Authority ha già a disposizione oltre 30 milioni di euro di finanziamento. Si tratta adesso di attrezzare il porto per questa specifica esigenza, lavorando anche a rifornire le navi con carburanti "green", come l' Lng, il gas naturale liquefatto che sta lentamente sostituendo il tradizionale bunker, e che necessita di infrastrutture a terra, in attesa che idrogeno e ammoniaca diventino anch' essi "benzina" per le navi. Il progetto è realizzato con il contributo della Commissione Europea. Dei contenuti editoriali sono ideatori e responsabili gli autori degli articoli. La Commissione non può essere ritenuta responsabile per qualsivoglia uso fatto delle informazioni e opinioni riportate.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Centro Servizi Derna in lizza con la cantieristica navale per l'area ex Costaguta' di Voltri

L'area cosiddetta ex Costaguta del porto di Voltri ha fatto gola a diverse realtà. La **AdSp** del Mar Ligure occidentale ha svelato di avere ricevuto diverse istanze per lo spazio, 8.350 metri quadrati circa (di cui 3.100 circa coperti) sul litorale levante del porto di Voltri. Tra gli interessati Centro Servizi Derna, che spiega di puntare all'assentimento di una concessione per quelle aree come compensazione' per le sottrazioni di spazi, definitive o provvisorie, subite nel corso degli anni per la realizzazione di nuove opere di viabilità, dalla sua concessione di cui è titolare (fino al 2029). Tra queste, la società ne cita in particolare una che a breve farà venire meno, temporaneamente, ulteriori aree per 8mila metri quadrati per lavori legati alla realizzazione della sopraelevata portuale. Da evidenziare che la richiesta della società del gruppo Spinelli si chiude già con l'annuncio di azioni legali in caso di suo mancato accoglimento. In ogni caso, Centro Servizi Derna dovrà vedersela con un nutrito gruppo di concorrenti, tutti interessati a instaurare nell'area a vario titolo attività di cantieristica navale. La lista include Genoa Yacht Limited, Cantieri Diano Srl, Meccanica Service Coop. Soc., Verniciatori Riuniti Srl e Meccar Meccanica Carpenteria Srl. Quest'ultima in particolare collabora con Fincantieri per la realizzazione di parti come fumaioli e altro e punterebbe tramite gli spazi ex Costaguta' a poter effettuare allo stabilimento di Sestri Ponente consegne via mare. Ognuna delle istanze presentate da queste società è per una concessione di durata quadriennale. Non solo. Le area in questione, spiega l'**AdSP**, ricade nell'ambito VP2 del vigente PRP (Piano Regolatore Portuale), su cui si applica il Piano Urbanistico Comunale (PUC) vigente, che ricomprende la stessa area nel settore 4 del Distretto di Trasformazione n. 1 Voltri Litorale di Levante, per il quale sono ammesse, quali destinazioni d'uso anche servizi di uso pubblico e strutture balneari. Di conseguenza il Comune di Genova dovrà stabilire se le istanze pervenute siano o meno compatibili con la strumentazione urbanistica vigente. Restando in tema di istanze, tra quelle ricevute dalla port authority se ne segnala infine anche una presentata lo scorso febbraio da Sampierdarena Olii Srl, che ha richiesto il rilascio di una licenza quadriennale in calata Mogadiscio per svolgere attività di carico e scarico di rinfuse liquide dai vagoni in transito sul binario posto tra il gruppo di serbatoi interno ed il nuovo gruppo di serbatoi siti in viale Africa.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Nuovo Borgo Terminal Containers cerca spazio per allargare i suoi servizi a Yang Ming e One

Nuovo Borgo Terminal Containers conta di incrementare i traffici gestiti nel porto di Genova, ampliando anche il suo portafoglio clienti, e per farlo ha presentato già dallo scorso marzo una richiesta di rilascio di concessione demaniale marittima per un'area di 5.000 metri quadrati adiacente a un'altra di cui già dispone. Ad oggi la società partecipata dal gruppo Scerni e guidata da Salvatore Prato opera sulla base di una concessione (la cui durata è stata prorogata di un anno, ovvero fino al 2030, dal Decreto Rilancio) di due aree a nord dei moduli I e II del Vte per complessivi 16.100 metri quadrati, in cui svolge attività di deposito, trasporto, riparazione e parcheggio container. La nuova richiesta (pure con orizzonte temporale al 2030) riguarda ulteriori 5.000 metri quadrati adiacenti a questi, su cui ad oggi giacciono cumuli di materiali che dovrebbero essere sgomberati proprio entro la fine di giugno, e che a suo dire permetterebbero un miglior efficientamento del terminal tramite una razionalizzazione degli spazi disponibili. La società dispone inoltre di una concessione (pure prorogata al 2030) a levante del Modulo VI del porto di Voltri, in cui offre stoccaggio container, area transito e manovra automezzi. Oltre migliorare l'efficienza delle movimentazioni, Nbtcc però non ha fatto mistero di voler anche aumentare i suoi traffici incrementando il portafoglio clienti, e in particolare ha detto di valutare occasioni di lavoro con Yang Ming e One, che andrebbero così ad aggiungersi al lungo elenco di compagnie cui già offre i suoi servizi, ovvero Cma Cgm, Hapag Lloyd, Hyundai, Cosco, Cnan, Star Service, Oocl, oltre a società come Marantz, Whirlpool, Codognotto, Cosiarma, Portline e World Food Programme. In caso di assentimento della concessione, Nuovo Borgo Terminal Containers che nel 2020 su tutte le aree in concessione ha movimentato 84.889 Teu, effettuando riparazioni su 24.244 di essi stima di poter gestire a regime ogni anno nelle nuove aree altri 23.000 Teu (con 6.300 riparazioni). Pari a 400mila euro infine l'investimento che la società intende effettuare nel caso, di cui 230mila per l'acquisto di un nuovo carrello (che si aggiungerà ai 7 Fantuzzi-Terex e ai 2 Hyster di cui già dispone). Dal punto di vista occupazionale l'attività aggiuntiva permetterà infine l'assunzione di un dipendente che si affiancherà ai 18 già impiegati direttamente dalla società.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Uniport parte con un emendamento per il pensionamento dei lavoratori in esubero nelle imprese portuali

Uniport, l'associazione dei terminal e delle imprese portuali a cui hanno appena aderito diverse aziende controllate o partecipate da Msc, ha ottenuto da due esponenti del Partito Democraticico (i deputati Andrea Romano e Davide Gariglio) un emendamento al decreto Sostegni bis che, se approvato al termine dell'iter di conversione in legge, agevolerebbe il prepensionamento dei lavoratori delle imprese portuali lasciando maggiore spazio ai prestatori di manodopera ex art.17 della legge 84/1994. Lo ha annunciato a SHIPPING ITALY il rinnovato presidente di Uniport, Federico Barbera, che, grazie all'ingresso di 12 nuovi associati (controllati o partecipati da Msc), avrà ora al suo fianco i tre nuovi vicepresidenti Antonio Davide Testi (Medcenter Container Terminal), Pasquale Legora de Feo (Co.Na.Te.Co) e Carlo Torlai (Compagnia Portuale Piombino) a cui si aggiungono i seguenti componenti del rinnovato consiglio direttivo: Ignazio Messina (Ignazio Messina), Fabrizio Zerbini (Trieste Marine Terminal), Matteo Catani (GNV) ed Edoardo Monzani (Stazioni Marittime Genova). A Francesco Lorenzini (Terminal Lorenzini & C.) è stato affidato l'incarico di tesoriere. L'emendamento intenderebbe modificare l'articolo 73 del decreto Sostegni bis aggiungendo un articolo 6.bis che prevedrebbe in ambito portuale [], per gli anni 2021 e 2022, misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori delle imprese ex art. 16 titolari di contratti di appalto di attività comprese nel ciclo delle operazioni portuali ai sensi dell'articolo 18 comma 7 ultimo periodo della legge 84/934 sulla base di criteri oggettivi stabiliti sentita la Commissione consultiva locale. In pratica, secondo quanto spiega la stessa relazione all'emendamento, sarebbe quindi preferibile introdurre una disposizione ordinamentale che consenta una riduzione strutturale degli organici delle imprese appaltatrici, in attuazione dei Piani operativi di intervento per il lavoro portuale discendenti dal Piano dell'organico del porto di cui all'articolo 8, comma 3, lett. s-bis) della legge n.84 del 1994. Rimarrà possibile far fronte alle esigenze operative, che peraltro si vanno sempre più concentrando in picchi temporali e di volumi, ricorrendo al soggetto di cui all'articolo 17 della legge n.84 del 1994, se del caso adeguandone la dotazione organica con le procedure di rito. La stessa relazione precisa infine che la misura degli incentivi al pensionamento così formulata non incide sulla finanza dello Stato ma solo su quella delle **AdSP** nel capitolo di spesa relativo all'articolo 17 comma 15-bis. Dunque l'obiettivo è quello di alleggerire, a spese delle port authority, gli organici delle imprese portuali in difficoltà favorendo un maggiore ricorso alle agenzie ex art.17. Non resta che attendere a questo punto di capire quali saranno le sorti di questo emendamento. Riferendosi invece all'appello lanciato da Luca Becce, presidente anch'egli appena rinnovato di Assiterminal, per creare una federazione dei terminal operator, Barbera rispondendo a SHIPPING ITALY è parso più che possibilista: Ci sono punti di vista che sono identici e dove l'interesse del terminalismo portuale è unico. Mi riferisco innanzitutto alle concessioni portuali, dove siamo convinti di dover chiedere al Governo di metterci mano emanando norme generali univoche e per dare un piano nazionale della portualità che manca. Un altro fronte comune è stato e sarà il contratto id lavoro nazionale con il confronto con le rappresentanze sindacali. Continueremo a parlarci e qualora trovassimo l'intesa su alcuni punti potremo anche partire da questi per coordinarci e dire le stese cose. Barbera ha colto l'occasione, però, per ricordare anche alcuni punti di rottura che hanno portato a questa fuoriuscita di alcuni terminal verso Uniport che ha così potuto ampliare l'ambito di rappresentanza in tutti i principali porti del Paese, da Genova a Venezia, da Trieste a Livorno, da Napoli a Gioia Tauro rappresentando oltre il 50% dei contenitori movimentati nel 2020 (5,5 milioni di Teu). Uno dei motivi che ha portato a questa convergenza di 12 terminal verso Uniport è



Shipping Italy

Genova, Voltri

stata la fusione Psa-Sech nel porto di Genova prosegue Barbera. La concorrenza non può essere eliminata da una fusione fra potenti, la posizione dominante che si è creata non fa bene né ai porti né ai portuali. Si tratta di una decisione presa dall'Autorità portuale sulla base di un parere dell'Avvocatura di Stato che non aveva titolo per esprimersi sulla materia. Riferendosi poi all'accento di Becce al fatto che per gli armatori i terminal portuali sono solo centri di costo e quindi soggetti non autonomi, il vertice di Uniport ha contrattaccato chiamando in causa i fondi d'investimento (nel mirino nuovamente Gruppo Investimenti Portuali e Psa) dicendo che mentre gli armatori portano traffici la loro mission, legittima, è quella di fare speculazione finanziaria che non va a vantaggio né dei traffici né dell'indotto locale. Così come infine un altro fronte sul quale Uniport si vede lontana da Assiterminal e da Confetra è quello della Block Exemption Regulations: Gli interessi fra gli utenti e gli operatori portuali sono inevitabilmente contrastanti perché gli spedizionieri pensano solo a ottenere il miglior servizio al minor costo. Non è un mistero, dunque, che Uniport stia considerando l'adesione a Conftrasporto, la federazione dei trasporti creata sotto il cappello di Confcommercio. Commentando infine il nuovo corso di Uniport alla luce degli ultimi nuovi ingressi ricorda Barbera ha parlato di 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 ricorda.

Porto di Pra', sequestrati 5 milioni di mascherine cinesi non conformi

Tre distinti carichi spediti dalla Cina sono stati intercettati dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane

Tre carichi di mascherine chirurgiche, del peso complessivo netto di 19 tonnellate, sono state sequestrate nel **porto** di Pra' perché non conformi agli standard previsti. Le mascherine arrivavano dalla Cina ed erano dirette a un'azienda lombarda del settore medicale. Sono state intercettate dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane, che da inizio pandemia si sono concentrati nei controlli sui dispositivi di protezione. Le mascherine chirurgiche monouso, spedite in buste da 50 pezzi, per un totale di 5 milioni e 400.000 unità, con un valore commerciale iniziale di oltre 140.000 euro, sono state al centro di una scrupolosa verifica da parte dei funzionari della sezione di Voltri. A seguito del campionamento della merce dai tre diversi container, il rapporto di prova dei laboratori doganali di Roma e Genova ha evidenziato la non conformità a quanto prescritto dalla norma UNI EN 14683:2019 (requisiti di performance) per le mascherine di tipo II per la prova di respirabilità. La merce, non più commercializzabile come DPI-dispositivi di protezione individuale, verrà distrutta o respinta all' estero. «Si ricorda che, in base a un regolamento comunitario del 2017, le mascherine chirurgiche possono essere di 3 tipi: I, II e IIR, in relazione all' efficienza di filtrazione e resistenza respiratoria - fanno sapere dall' Agenzia delle Dogane - Quelle di tipo II (tre strati) e IIR (quattro strati) offrono una maggiore efficienza di filtrazione batterica (= 98%), a differenza delle I (= 95%); la IIR è resistente anche agli spruzzi».



Mascherine, bloccato a Genova Voltri un carico irregolare di 19 tonnellate

GENOVA - Tre carichi di mascherine chirurgiche per 19 tonnellate, spedite dalla Cina a un'azienda lombarda del settore medicale, sono state fermate al **porto** di **Genova Voltri** e non potranno essere importati e messi in commercio a causa della non conformità agli standard previsti per questa tipologia di dispositivi, accertata a seguito delle analisi effettuate dai laboratori di Roma e **Genova** dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli. Le mascherine chirurgiche monouso, spedite in buste da 50 pezzi, per un totale di 5 milioni e 400mila unità, con un valore commerciale iniziale di oltre 140mila euro, sono state oggetto di una scrupolosa verifica fisica da parte dei funzionari della sezione di **Voltri** di ADM. Il rapporto dei laboratori doganali ha evidenziato la non conformità alle norme prescritte per le mascherine di tipo II per la prova di respirabilità. La merce, non più commercializzabile come DPI-dispositivi di protezione individuale, verrà distrutta o respinta all'estero.

Genova [PrimoCanale.it](#) [Notizie](#) [Sport](#) [Video](#) [DirettaTV](#) [Contatti](#)

HOME GENOVA SAVONA LA SPEZIA IMPERIA GENOVA SAMPODRIA ARCHIVIO PORTI WEBCAM

METEO **ROLEX GIRAGLIA**

CRONACA

L'analisi dei dispositivi ha evidenziato carenze e irregolarità

Mascherine, bloccato a Genova Voltri un carico irregolare di 19 tonnellate

di [steris](#)

lunedì 14 giugno 2021

GENOVA - Tre carichi di mascherine chirurgiche per 19 tonnellate, spedite dalla Cina a un'azienda lombarda del settore medicale, sono state fermate al porto di Genova Voltri e non potranno essere importati e messi in commercio a causa della non conformità agli standard previsti per questa tipologia di dispositivi, accertata a seguito delle analisi effettuate dai laboratori di Roma e Genova dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli.

Le mascherine chirurgiche monouso, spedite in buste da 50 pezzi, per un totale di 5 milioni e 400mila unità, con un valore commerciale iniziale di oltre 140mila euro, sono state oggetto di una scrupolosa verifica fisica da parte dei funzionari della sezione di Voltri di ADM.

Il rapporto dei laboratori doganali ha evidenziato la non conformità alle norme prescritte per le mascherine di tipo II per la prova di respirabilità. La merce, non più commercializzabile come DPI-dispositivi di protezione

I NOSTRI BLOG

GRIF HOUSE
di [Giuseppe Forcella](#)

SAMPLACE
di [Maurizio Vichini](#)

Shipping Italy

La Spezia

Nuovo record al La Spezia Terminal Container: su una Msc 9.588 Teu movimentati in un singolo scalo

La Spezia Container Terminal ha stabilito un nuovo record per quanto riguarda le movimentazioni di container su singola nave. E' accaduto sulla Seamax Darien, nave appartenente alla flotta Msc che ha attraccato nel terminal di Lsct lo scorso giovedì. Il numero totale di movimenti è stato di 5.693 unità, pari a 9.588 Teu, superando di oltre 2.000 Teu il precedente primato stabilito lo scorso Aprile. La nave, lunga 323 metri e con una capacità nominale di carico di 8.000 Teu, ha completato le operazioni in circa 80 ore, lasciando Lsct con il suo carico destinato verso scali di transhipment e, in parte, al mercato nordamericano. La punta di lavorazioni sulla Seamax Darien, sembra comunque consolidare una tendenza verso attività che coinvolgeranno sempre meno unità navali, ma con quantitativi sempre più elevati di carichi. E questa diventa una nuova sfida per le infrastrutture portuali che dovranno essere pronte a soddisfare queste richieste da parte delle compagnie ha commentato Alfredo Scalisi, amministratore delegato di Lsct, che ha espresso soddisfazione e ringraziato operatori e tecnici del terminal operato da Contship per l'ennesima prova di capacità dimostrata nel gestire, e con ottimi risultati, attività complesse e a intensi volumi.



Ravenna Today

Ravenna

Al Terminal Container il corso di logistica e trasporti

Promosso da ITL, Regione e Sestante di Confindustria Ravenna si svolge in questi giorni, in collegamento video con aziende portuali e centri di formazione, il Corso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore denominato "Tecnico per la programmazione della produzione e logistica digitale e sostenibile" che conta su 22 iscritti. La giornata di oggi è dedicata alle attività di TCR, Terminal Container Ravenna, aperta con l'intervento del presidente Giannantonio Mingozzi e con le successive relazioni di Michele Eviani, Federico Masotti, Luca Guerrini e Angelo Dell'Ovo. Agli studenti collegati, ravennati e di province limitrofe, diplomati o laureati, Mingozzi ha fatto riferimento al dopo-covid che registra già un miglioramento delle attività di imbarco e sbarco nel terminal con un +12% di incremento volumi a fine maggio, aggiornando i corsisti sui lavori previsti di approfondimento dei fondali come da appalti affidati dall' **Autorità portuale**, e per nuove banchine. Ma soprattutto il tema della logistica e della organizzazione dei servizi, ha sottolineato Mingozzi, rappresenta per la formazione delle nuove leve un investimento straordinario perché capace di sostenere l'uso di nuove tecnologie e di dare fiducia a tutto il contesto **portuale** per il mantenimento dei livelli occupazionali in ogni settore.



In 22 a scuola di logistica e trasporti in TCR

vorlandi

La giornata di oggi è stata aperta con l' intervento del presidente Giannantonio Mingozi e con le successive relazioni di Michele Eviani, Federico Masotti, Luca Guerrini e Angelo Dell' Ovo. Promosso da ITL, Regione e Sestante di Confindustria Ravenna si svolge in questi giorni, in collegamento video con aziende portuali e centri di formazione, il Corso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore denominato "Tecnico per la programmazione della produzione e logistica digitale e sostenibile" che conta su 22 iscritti. La giornata di oggi è dedicata alle attività di TCR, Terminal Container Ravenna, aperta con l' intervento del presidente Giannantonio Mingozi e con le successive relazioni di Michele Eviani, Federico Masotti, Luca Guerrini e Angelo Dell' Ovo. Agli studenti collegati, ravennati e di province limitrofe, diplomati o laureati, Mingozi ha fatto riferimento al dopo-covid che registra già un miglioramento delle attività di imbarco e sbarco nel terminal con un +12% di incremento volumi a fine maggio, aggiornando i corsisti sui lavori previsti di approfondimento dei fondali come da appalti affidati dall' **Autorità portuale**, e per nuove banchine. "Ma soprattutto il tema della logistica e della organizzazione dei servizi - ha sottolineato Mingozi -, rappresenta per la formazione delle nuove leve un investimento straordinario perchè capace di sostenere l' uso di nuove tecnologie e di dare fiducia a tutto il contesto **portuale** per il mantenimento dei livelli occupazionali in ogni settore".



Terminal Container Ravenna: in 22 a scuola di logistica e trasporti

Redazione

Promosso da ITL, Regione e Sestante di Confindustria Ravenna si svolge in questi giorni, in collegamento video con aziende portuali e centri di formazione, il Corso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore denominato 'Tecnico per la programmazione della produzione e logistica digitale e sostenibile' che conta su 22 iscritti. La giornata di oggi è dedicata alle attività di TCR, Terminal Container Ravenna, aperta con l'intervento del presidente Giannantonio Mingozi e con le successive relazioni di Michele Eviani, Federico Masotti, Luca Guerrini e Angelo Dell'Ovo. Agli studenti collegati, ravennati e di province limitrofe, diplomati o laureati, Mingozi ha fatto riferimento al dopo-covid che registra già un miglioramento delle attività di imbarco e sbarco nel terminal con un +12% di incremento volumi a fine maggio, aggiornando i corsisti sui lavori previsti di approfondimento dei fondali come da appalti affidati dall' **Autorità portuale**, e per nuove banchine. Ma soprattutto il tema della logistica e della organizzazione dei servizi, ha sottolineato Mingozi, rappresenta per la formazione delle nuove leve un investimento straordinario perchè capace di sostenere l'uso di nuove tecnologie e di dare fiducia a tutto il contesto **portuale** per il mantenimento dei livelli occupazionali in ogni settore.



Shipping Italy

Livorno

Scali (Asamar) protesta per l'assenza del porto di Livorno dal Pnrr

È un onore poter guidare una categoria come quella degli agenti marittimi che storicamente ha svolto un ruolo importantissimo per lo sviluppo del porto di Livorno. E proprio in questa ottica, come primo atto, ci candidiamo a rinnovare il patto di collaborazione con l'intero cluster marittimo e portuale così come con le Istituzioni per cercare di assicurare al nostro porto il ruolo che gli spetta nell'ambito della programmazione nazionale delle grandi opere strategiche per il paese. Queste le parole pronunciate da Francesca Scali, appena nominata presidente di Asamar (associazione degli agenti marittimi di Livorno), che vertono sul tema caldo dell'esclusione del porto toscano dal Pnrr. Per Scali non è comprensibile come nessuna delle opere strategiche che riguardano il porto di Livorno in primis la Darsena Europa abbia trovato posto nel Piano Nazionale di Recupero e Resilienza. La neopresidente di Asamar (che in questo compito sarà affiancata dai vice Guido Fanfani e Giovanni Gasparini) ha poi evidenziato come sia indispensabile oggi ricompattare quel fronte comune di imprese, istituzioni e mondo del lavoro che ha decretato in anni passati il successo del nostro scalo.



Nuovo sottopasso in via Mameli

FALCONARA - Oggi l'inaugurazione. Migliorato il collegamento tra città e spiaggia 14 Giugno 2021 - Ore 18:30 L'inaugurazione del sottopasso E' stato inaugurato nel pomeriggio di oggi dal sindaco Stefania Signorini il sottopasso 'Don Duilio' di via Mameli, ristrutturato e ampliato, predisposto per l'installazione di un ascensore per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Al taglio del nastro, nel rispetto delle norme anti-contagio, hanno partecipato il presidente del Consiglio comunale Luca Cappanera, l'assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi, quello alle Manutenzioni Romolo Cipolletti, consiglieri, tecnici comunali, progettisti, rappresentanti di Rfi (proprietaria del tunnel) e di Ricciardello (la società d'appalto), bagnanti e operatori balneari. La ristrutturazione, per un importo di oltre 400mila euro, è stata finanziata dall'**Autorità Portuale**, cui si era rivolto l'allora sindaco Goffredo Brandoni durante la scorsa legislatura, dopo aver ottenuto un altro finanziamento per il sottopasso di Palombina Vecchia. Il progetto redatto dallo Studio di ingegneria Talevi ha previsto anche interventi per evitare le infiltrazioni d'acqua, oltre a un allargamento e a un aumento dell'altezza del tunnel, lungo complessivamente 68 metri: attraverso l'abbassamento del piano calpestabile è stata ricavata un'altezza minima di 2,05 metri, che in alcuni punti arriva ad oltre 2,30 metri (prima l'altezza minima era di 1,73 metri), mentre la larghezza minima è arrivata fino a 90 centimetri (contro i 77 di prima) per adeguare il sottopasso all'accesso dei disabili in carrozzina. La scala di accesso di via Mameli è stata allargata a 1,5 metri. E' stato inoltre rifatto il sistema di sollevamento e di allontanamento delle acque piovane e di lavaggio, i cassonetti di contenimento delle condotte fognarie, l'impianto elettrico e dell'illuminazione, l'impermeabilizzazione e l'intonacatura della volta e ora il tunnel ha una nuova pavimentazione antisdrucchiolo. Sul lato di via Mameli sarà installato un ascensore, mentre sul lato della spiaggia è stata realizzata una rampa per le persone in carrozzina e con difficoltà motorie. In occasione della riapertura del sottopasso sono stati rimossi i cantieri e questo ha permesso di ripristinare la viabilità in via Mameli, tratto via Verdi-via Flaminia, che è tornata a senso unico in direzione mare. Sono stati inoltre ripristinati gli stalli per la sosta delle auto (a pagamento) e dei motocicli. «Per portare a termine la ristrutturazione del tunnel - dice il sindaco Stefania Signorini - abbiamo dovuto affrontare una serie di battaglie, la più dura con Rfi, che a lavori già iniziati ha chiesto una fidejussione di 50 milioni di euro, contro i 5 milioni richiesti inizialmente. E' stato necessario un lungo confronto con i vertici della società ferroviaria per superare l'impasse». «Sono state numerose le difficoltà che abbiamo dovuto superare - aggiunge l'assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi - a partire dal primo bando per individuare la ditta d'appalto, andato deserto. Solo quello del novembre 2019 ha avuto risposta dalla società Ricciardello. Poco dopo l'aggiudicazione il cantiere ha subito forti rallentamenti a causa della pandemia, che ha comportato modifiche delle norme di sicurezza, vista la difficoltà a garantire il distanziamento in uno spazio tanto ristretto. Le richieste di Rete Ferroviaria Italiana, infine, hanno costretto i progettisti esterni a mettere a punto una soluzione progettuale alternativa». Ora, per l'installazione dell'ascensore, il Comune sta attendendo l'autorizzazione dell'Ustif (Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti). Si conta di metterlo in funzione per la stagione estiva 2022. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Attracco "Msc Splendida", Ciccioli (Fdi): "Porto sempre più importante e strategico"

Il commento del capogruppo di Fratelli d' Italia al Consiglio regionale delle Marche, Carlo Ciccioli, che ieri mattina ha partecipato alla tradizionale cerimonia del Maiden call insieme alle principali autorità.

«L' attracco della Msc Splendida al **Porto di Ancona** rappresenta un bel segnale, di rinascita anche dal punto di vista turistico per l' intera nostra Regione», questo il commento del capogruppo di Fratelli d' Italia al Consiglio regionale delle Marche, Carlo Ciccioli, che ieri mattina - 13 giugno - ha partecipato alla tradizionale cerimonia del Maiden call insieme alle principali autorità. «Ho ascoltato con attenzione tutti gli interventi che si sono succeduti durante la cerimonia e ho colto favorevolmente il progetto che la Compagnia ha in animo per il **Porto di Ancona**, una sorta di "home port" attraverso una concessione per 25 anni che porterà le Marche a poter contare su un flusso turistico, con i relativi scali, di quasi 400mila croceristi a stagione. Un bacino turistico importante non solo per la costa, ma per l' intero territorio regionale, Provincia di **Ancona** in primis. Solo ieri, sono stati organizzati tre pullman che hanno portato i croceristi a visitare il centro storico di **Ancona** e l' entroterra, in particolare la Riviera del Conero. Come ha dichiarato il managing director di Msc, Leonardo Massa, occorre che vengano potenziati i collegamenti diretti con ferrovia e aeroporto - conclude il presidente del gruppo consiliare di Fdi - in modo tale da potenziare il piano di sviluppo industriale del **Porto di Ancona** e, di conseguenza, del progetto della Compagnia».



"Non era scontato che scegliessero noi"

Prima toccata, ma nessuna fuga. Msc Crociere inaugura la stagione in Adriatico e rilancia. Ancona può diventare lo scalo hub del gruppo guidato da Pierfrancesco Vago e lo scalo dorico ne può trarre un forte giovamento: "L'istruttoria è iniziata e i buoni propositi ci sono tutti. Adesso è importante che le istituzioni locali diano seguito al lavoro fatto fin qui". **Rodolfo Giampieri** è alla sua ultima uscita da presidente dell'Autorità di Sistema portuale del medio Adriatico ed entro questa settimana prenderà possesso definitivamente del suo nuovo ruolo alla guida di Assoport. Atteso l'arrivo del nuovo presidente, Matteo Africano. Domani, infatti, dovrebbe arrivare il via libera delle Commissioni di Camera e Senato. Entro la fine della settimana tecnicamente l'ingegner Africano potrebbe essere ad Ancona per occupare il suo ufficio in Autorità portuale. Il settore crocieristico, in particolare la realizzazione del nuovo terminal con banchina al Molo Clementino, è una delle priorità per il rilancio: "Aiutateci a crescere, noi siamo pronti a fare la nostra parte" è l'appello lanciato da Leonardo Massa, Country Manager Msc Crociere. Entrare questa mattina in porto ad Ancona è stata una vera emozione, siamo felici di aver portato di nuovo in Adriatico MSC Splendida la nave più grande mai entrata in questo porto e una nave che riporta in Adriatico il nostro concept di 'nave nella nave' dello Yacht Club una proposta che ha avuto tantissimo successo che offre ai nostri ospiti una vacanza esclusiva e di alto livello". Emozionati il nuovo prefetto di Ancona, Darco Pellos, e Stefania Vago. E poi le istituzioni: "Non era scontato che la compagnia scegliesse Ancona per sviluppare il suo brand, specie in un momento generale molto delicato, e questa cosa ci riempie d'orgoglio" ha detto l'assessore comunale al porto, Ida Simonella (foto). È intervenuto anche l'assessore regionale alle infrastrutture, Francesco Baldelli: "Grazie di aver creduto a questo progetto". © Riproduzione riservata.



Sicurezza nei porti: i lavoratori manifestano anche a Civitavecchia

L'Usb sostiene la necessità di attivare nello scalo un presidio medico con ambulanza, per intervenire prontamente in soccorso di lavoratori e passeggeri

CIVITAVECCHIA Anche a Civitavecchia si manifesta per la sicurezza nei porti. Uno sciopero di 24 ore, organizzato dall'Usb, con sit-in pacifico sotto la sede dell'Autorità di sistema portuale, dalle 9 alle 13. Non abbiamo fatto in tempo a piangere l'ultimo lavoratore portuale deceduto a Taranto che nella giornata di mercoledì 26 maggio un altro lavoratore è rimasto ucciso, Matteo Leoni di 34 anni, investito da un carrello nel porto di Salerno spiegano dal sindacato le condizioni di lavoro nei porti, come nei settori connessi del trasporto e della logistica continuano a peggiorare. Le merci devono viaggiare veloci, la competizione tra porti e tra imprese per la ricerca del maggior profitto si impongono sui diritti del lavoro, con una spinta continua a lavorare più in fretta e senza badare troppo alle norme sulla sicurezza. Poi c'è la precarietà diffusa che aumenta le condizioni di ricatto, in un contesto dove spesso non manca solo un salario dignitoso ma anche la certezza di poter tornare a casa la sera. Eppure gli oltre 1.000 morti e i 650.000 infortuni sul lavoro che si registrano ogni anno in Italia dovrebbero imporre una reazione, scelte concrete e incisive, ma si fa ben poco, Proprio per il settore portuale e navale, ad esempio, è da oltre 20 anni che si parla di aggiornare e armonizzare le norme di settore con il TU Sicurezza D.lgs. 81/2008, inutilmente. A livello più generale si fa poi tanta retorica ma la realtà ci parla di un calo delle attività ispettive (si controlla solo il 5% delle aziende), del fallimento annunciato dell'agenzia unica 'Ispettorato Nazionale del Lavoro' e, ancora, di una pluralità di enti (Inail, Inps, Ministero del Lavoro, Asl) che continuano ad andare per conto proprio. C'è poi il problema delle sanzioni. Quotidianamente le cronache raccontano di incidenti in cui alla fine chi è in alto e ha maggiori responsabilità la fa sempre franca. L'impunità dilaga, tanto più in un paese dove è così diffuso il lavoro nero. Tutti motivi per i quali l'Usb sostiene da anni la battaglia per introdurre nel nostro ordinamento il reato di omicidio sul lavoro: una norma volta a punire chi provoca la morte di lavoratori per colpa cosciente, disinteresse e noncuranza delle normative spiegano ancora che possa fare da deterrente per gli abusi più gravi come è già successo con il reato di omicidio stradale. È per reagire a questa situazione che abbiamo indetto lo sciopero nazionale dei lavoratori dei porti, contesti lavorativi tra i più complessi, dove insistono molteplici rischi e operano tante aziende diverse. E, inoltre, dove transitano non solo merci ma anche milioni di cittadini: un aspetto, questo, che in previsione dell'attesa ripresa delle crociere ci spinge a sollecitare ancora una volta l'istituzione nel porto di Civitavecchia di un presidio medico con ambulanza, indispensabile per intervenire prontamente in soccorso di lavoratori e passeggeri. Un'altra annosa richiesta purtroppo rimasta disattesa. A sostegno dello sciopero, dalle 9 alle 13 dello stesso giorno sarà effettuato un presidio di fronte all'Autorità portuale: invitiamo i lavoratori e i cittadini a partecipare. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il futuro dell' energia da moto ondoso - Convegno Propeller Club Port of Roma

GAM EDITORI

Donato Caiulo, Presidente del Propeller Club - Port of Roma 14 giugno 2021 - Mercoledì 16 giugno 2021, alle ore 17.30, presso sala convegni Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, **Porto** di Civitavecchia si terrà il convegno proposto dal Propeller club port of Roma, "Il futuro dell' energia da moto ondoso". L' appuntamento vuole essere l' occasione per approfondire e ripensare il tema dell' energia dal moto ondoso nell' ambito degli sviluppi infrastrutturali previsti dal PNRR ed orientati vs la decarbonizzazione e la Transizione Ecologica. L' evento si svolgerà in presenza per i relatori e max 15 partecipanti dal vivo ed in VdC per chi volesse partecipare da remoto. **PROGRAMMA** Coordina: Donato Caiulo, Presidente del Propeller Club - Port of Roma; Interventi: Giovanni Pettorino, Comandante Generale della Guardia Costiera Felice Arena, Ordinario di Idraulica Marittima, Università Mediterranea Angelo Colombini, segretario confederale CISL, Energia e Ambiente Stefano Corsini, già Presidente AdSPMITS (Livorno) Gianluca Rospì, Commissione Trasporti della Camera dei Deputati Conclusioni: Pino Musolino, Presidente AdSPMTCS (Civitavecchia) Per partecipare alla Tavola Rotonda da computer, tablet o smartphone accedere al seguente link: <https://global.gotomeeting.com/join/532525213>.



Expartibus

Napoli

Comune di Napoli esprime parere contrario a realizzazione deposito GNL

Dichiarazione del Vicesindaco Piscopo Riceviamo e pubblichiamo dall' Ufficio Stampa del Comune di Napoli. L' Amministrazione Comunale conferma il proprio parere contrario alla realizzazione del deposito GNL, Gas Naturale Liquefatto, nel Porto di Napoli nell' ambito del Procedimento di VIA, Valutazione Impatto Ambientale, avviato dal Ministero della Transizione Ecologica. La realizzazione di un deposito costiero GNL, come riportato nei pareri tecnici che sono stati trasmessi al Ministero, è in contrasto con gli strumenti di pianificazione comunale che prevedono la delocalizzazione di tutte le attività petrolifere presenti nell' area Orientale. L' Amministrazione, come più volte dichiarato anche attraverso documenti trasmessi ai diversi Governi, ha sempre promosso una trasformazione ecologica dell' Area Orientale, da zona industriale a grande parco urbano attrezzato, con spazi collettivi, attrezzature pubbliche, servizi urbani integrati, aree per lo sport e basse quote di residenze eco-compatibili. Inoltre, attualmente, l' Amministrazione è impegnata nella collaborazione con l' **Autorità di Sistema** Portuale per la redazione di un nuovo Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** Portuale, che vede tra gli obiettivi il recupero della balneabilità e dell' accessibilità al mare. Lo rende noto il Vicesindaco del Comune di Napoli Carmine Piscopo.



Deposito gas (Gnl) a San Giovanni, Coccia: "Inviare osservazioni al ministero, ecco le ragioni del no"

Di Antonio Corbo

La Consigliera Delegata ai Beni Comuni della Città Metropolitana di Napoli, Elena Coccia, ha illustrato questa mattina le osservazioni presentate nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale richiesto al Ministero per la Transizione Ecologica dalle società Edison e Kuwait per la realizzazione di un deposito di gas naturale liquido nel Molo Vigliena, nella Darsena Petroli del Porto di Napoli: "Rischio vulcanico, incidenza di tumori ed eccessiva concentrazione di impianti pericolosi alla base del no all'impianto. Non vogliamo un'altra Beirut". Le osservazioni corredate di relazioni medico-scientifiche. Rischio vulcanico elevato, indice di mortalità tra i più alti della città e dell'intera regione, in particolare per patologie tumorali, concentrazione nella zona di impianti con sostanze pericolose tale da generare un "effetto domino" in caso di incidente rilevante e necessità di trasferimento, seppure graduale, degli impianti esistenti con conseguente bonifica dell'intera area dalla presenza di idrocarburi e altri metalli inquinanti. Sono queste le motivazioni oggetto delle osservazioni presentate dalla Consigliera Delegata ai Beni Comuni della Città Metropolitana di Napoli, Elena Coccia, al Ministero della Transizione Ecologica, che dovrà

esprimersi sulla richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale presentata dalle società Edison e Kuwait Petroleum Italia per la costruzione di un deposito di Gas Naturale Liquefatto (GNL) di 20mila metri cubi nel Porto di Napoli, nella zona di San Giovanni a Teduccio. "Per redigere queste osservazioni - ha affermato la Consigliera Coccia, che le ha presentate questa mattina presso la sede della Città Metropolitana - ci siamo avvalsi di relazioni di esperti soprattutto in campo medico-scientifico, in particolare degli studi effettuati dal dottor Antonio Marfella, oncologo e tossicologo dell'Istituto Tumori 'Pascale' di Napoli nonché Presidente della Sezione napoletana dei 'Medici per l'Ambiente', e del dottor Paolo Fierro, Vice Presidente di 'Medicina democratica', i quali hanno illustrato sotto il profilo tecnico le cause ostative alla realizzazione dell'impianto in quell'area". "Nella relazione del dottor Marfella - ha spiegato la Consigliera Delegata - viene evidenziato il rischio vulcanico e, in particolare, come esista un rischio particolarmente elevato proveniente sia dalle bocche vulcaniche sottomarine che dalle ricadute di ceneri bollenti in caso di eruzione minima. Tale impianto ricadrebbe nella cosiddetta 'zona vulcanica gialla', cioè in una zona dove si ritiene altamente probabile una ricaduta di ceneri bollenti in misura non inferiore a 100 (tra 100 e 300) chili al metro quadrato. In caso di incidente, l'alta concentrazione di impianti (nella zona insistono già 4 depositi costieri di GPL e 3 depositi di idrocarburi liquidi) farebbe poi da effetto domino, causando una vera e propria catastrofe. A differenza di quanto sembra emergere dalla documentazione inviata dalle due multinazionali, l'esistenza di altri impianti simili non è un fatto sostanzialmente positivo o giustificativo della propria richiesta, bensì aumenta i rischi di contesto". "Il dottor Fierro, invece - ha continuato la Consigliera Coccia - sulla base dei dati del Registro Epidemiologico Cittadino, mette in evidenza come, a differenza dei dati forniti dalle società, il quartiere di San Giovanni a Teduccio sia uno di quelli con un Rapporto Standardizzato di mortalità tra i più elevati, per cui si ritiene che occorra escludere l'area da ogni ulteriore sovraccarico di nocività e rischio per una condizione di eccesso di mortalità riconducibile al cumularsi delle attività industriali pregresse e attuali, per le quali non si è mai attuata un'attività di bonifica e di limitazione opportuna. Solo per quanto riguarda il traffico veicolare è previsto il transito di 60mila autobotti l'anno. Consideriamo l'inquinamento



Deposito gas (Gnl) a San Giovanni, Coccia: "Inviare osservazioni al ministero, ecco le ragioni del no"



che possono portare". "San Giovanni - ha concluso l' esponente dell' Assise di Santa Maria la Nova - ha già pagato. Basti ricordare il tragico incidente del dicembre 1985 con un incendio di vaste proporzioni del deposito AGIP che causò 5 morti,



larepubblica.it (Napoli)

Napoli

165 feriti e 2.594 sfollati. San Giovanni è una zona che deve essere bonificata, non caricata ulteriormente di strutture. Deve poter recuperare il suo rapporto col mare, e poter puntare su un deciso miglioramento della qualità della vita in grado di favorire uno sviluppo in termini culturali e turistici. Auspichiamo, quindi, che il Ministero dia parere negativo alla richiesta di VIA. Così come abbiamo accolto con favore la revoca della delibera dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centrale che prevedeva la costruzione dell' impianto in questione. Si corre il rischio di creare una situazione anche più pericolosa di quella che si è verificata nell' agosto dello scorso anno nel porto di Beirut". Secondo l' istanza presentata al Ministero dalle due società, il deposito, con una capacità utile di circa 20mila metri cubi, dovrebbe sorgere presso il Molo Vigliena, nella Darsena Petroli del Porto di Napoli, e dovrebbe prevedere la ricezione di navi metaniere e bettoline, il caricamento di autobotti e di isocontainer per la distribuzione del GNL alle stazioni di rifornimento o di navi bettoline per il rifornimento di navi con propulsione a GNL, lo scarico e stoccaggio di bio-GNL da autobotti, operazioni di bunkeraggio e di transhipment (operazione di trasferimento di GNL tra due navi/bettoline senza transito dal serbatoio di stoccaggio).

Porto di Napoli, mensilità non pagata. Stato di agitazione dei lavoratori art. 17

Redazione

Napoli - I lavoratori art. 17 del **porto** di **Napoli** sono da oggi in stato di agitazione e, in assenza di soluzioni, sono pronti a proclamare uno sciopero . Ad annunciarlo sono le tre sigle sindacali - Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - in una lettera inviata al presidente e al segretario generale dell' Authority, Andrea Annunziata e Giuseppe Grimaldi . I sindacati denunciano che, in seguito al comunicato della Culp dello scorso 13 aprile e di un' assemblea odierna dei lavoratori, il mancato pagamento della mensilità aggiuntiva della 14esima . Mensilità, rivendicano i confederali, che come consuetudine viene pagata il giorno 21 del mese di giugno. "E' assolutamente paradossale che in un **porto** come quello di **Napoli**, che già da tempo si è ripreso in alcuni settori merceologici, i problemi di liquidità che la Cul sta attraversando, ormai da tempo, debbano ricadere solo ed esclusivamente sull' intero organico", hanno rincarato la dose i sindacati. E ancora: "La manca di lavoro non è imputabile di certo ai lavoratori art. 17, ma ad una scarsa attenzione, nonché presa di coscienza forte di gran parte delle aziende nei confronti di chi da anni, seppure tra mille difficoltà e sacrifici economici, cerca con le sue forze di mettersi in discussione per poter lavorare in dignità".



ShipMag. SHIPMAG.COM

MENU CERCA Q

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

LAVORO FPRO

Porto di Napoli, mensilità non pagata. Stato di agitazione dei lavoratori art. 17

14 GIUGNO 2021 - Redazione

Informazioni Marittime

Napoli

Diporto nautico, risorsa strategica per il porto di Napoli. Webinar Propeller e Atena

L'evento in live streaming è in programma mercoledì 16 giugno

"Il diporto nautico, risorsa strategica per il porto di Napoli". Questo il tema e il titolo del seminario che si terrà in modalità webinar mercoledì 16 giugno alle ore 17:30. L'evento è curato dal Propeller Club Port - of Naples e da ATENA sez. Napoli Sud-Italia, con il patrocinio di Naples Shipping Week e il supporto tecnico di Clickutility Team. La registrazione è obbligatoria. Il programma Saluti Umberto Masucci , presidente Propeller Club Port of Naples Alberto Moroso , presidente Atena Napoli Relatori Alessandro Panaro , SRM Luisa del Sorbo , Stabia Main Port Francesco Luise , J. Luise & Sons Ltd. Massimo Simeone , Cantieri Fiat Vittorio Garroni , Garroni Design Marco Starita , Studio Tecnico Moroso Starita Conclusioni Felice Casucci , assessore al Turismo Regione Campania Modera l' incontro Umberto D' Amato , VP Propeller ed Atena.



Diporto Nautico, risorsa strategica per il porto di Napoli

GAM EDITORI

Umberto Masucci, Presidente Propeller Club Port of Naples 14 giugno 2021 - Propeller Club Port - of Naples e ATENA sez. **Napoli** Sud-Italia hanno organizzato il convegno sul diporto nautico quale risorsa strategica per l'economia del **porto** di **Napoli**. L' appuntamento è per mercoledì 16 giugno 2021, alle ore 17:30 Programma Saluti Umberto Masucci, Presidente Propeller Club Port of Naples Alberto Moroso, Presidente Atena **Napoli** Relatori Alessandro Panaro, SRM Luisa del Sorbo, Stabia Main Port Francesco Luise, J. Luise & Sons Ltd. Massimo Simeone, Cantieri Fiat Vittorio Garroni, Garroni Design Marco Starita, Studio Tecnico Moroso Starita Conclusioni Felice Casucci, Assessore al Turismo Regione Campania Modera l' incontro Umberto D' Amato, Vicepresidente Propeller ed Atena.



Anteprima 24

Salerno

Porto, l' allungamento del molo visto dal mare (Video)

Salerno - Procedono a ritmo sostenuto i lavori di modifica dell' imboccatura del porto commerciale. Appaltati dalla **Autorità** di **Sistema Portuale** del **mar Tirreno Centrale**, in questa prima fase gli operai stanno allungando il molo del faro verde, quello di sovralfutto. La prospettiva dal mare meglio rende la portata d' intervento. Quando anche l' accorciamento dell' altro molo, quello del faro rosso, sarà realizzato, la geografia della nuova imboccatura disegnerà un canale orizzontale di entrata. Riducendo da tre a due le virate (da una 'S' capovolta si passerà ad una 'L' capovolta) e con il completamento del dragaggio del fondale, il porto di Salerno potrà essere scalato da navi ancor più grandi e capienti. Da verificare l' eventuale impatto della modifica sulle correnti e quindi sulla prima linea di costa della 'Divina', tra la spiaggia Baia e quella di Marina di Vietri.



Brindisi Report

Brindisi

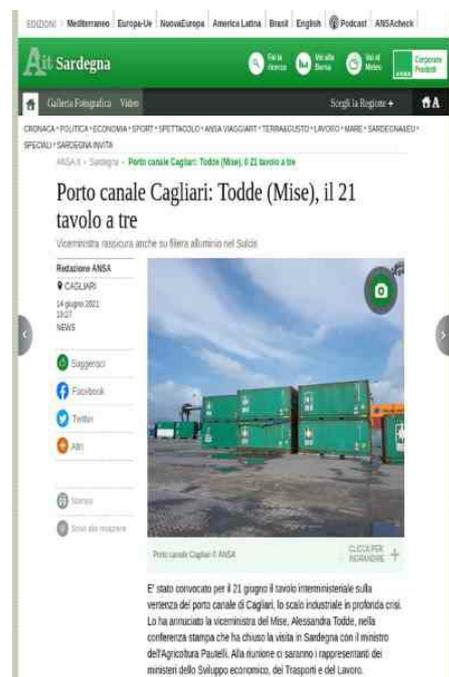
Brindisi-Corfù: cosa resta su una banchina vuota e assolata?

13 Giugno 2021, siamo pronti per la Regata Internazionale Sanofi Cup **Brindisi** - Corfù Ore 8.00 briefing del presidente del comitato di Regata Vito Moretti per definire gli ultimi dettagli relativi alle istruzioni di Regata. Ore 8.30 le imbarcazioni lasciano le banchine del **Porto** di **Brindisi**, per posizionarsi nell'area di partenza. Ore 10.00 i multi scafi e i grandi yacht della classe A tagliano la linea di partenza e a seguire, si avviano tutte le altre imbarcazioni. Le vele prendono il largo. 100 vele, 100 colori diversi dipingono l'azzurro del cielo, scivolando silenziosamente sulle onde di un mare, cullato da venti favorevoli, pronti a raggiungere la meta. Cosa resta su una banchina vuota e assolata? Restano le immagini di un **porto** ricco di vele, l'emozione della vita, che ritorna lentamente alla normalità, il fermento dei regatanti, il vociare festoso dei cittadini, che incuriositi accolgono, ogni anno, con orgoglio, questo evento, per una città, che amano e che chiede visibilità per le sue origini storiche, culturali, con un **porto**, ponte di collegamento tra Oriente e Occidente, fonte di inestimabile ricchezza. Resta il ricordo della manifestazione dedicata alla presentazione ufficiale della Regata, lo stupore per quella sfilata di abiti di alto valore artistico, dedicati al mare, alla Regata e alla città di **Brindisi**, che hanno dato ancora più lustro alla già accurata manifestazione di presentazione, grazie alla dirigente scolastica dell'istituto "Morvillo - Falcone" Irene Esposito, alle docenti del settore moda Renna Anna, Termite Alessandra, Di Gioia Caterina, Ligorio Rosa, alle docenti del settore accessori, tecniche di laboratorio Eliana Tripodi e Mariangela Simeone e alle studentesse, che hanno collaborato alla realizzazione dei preziosi abiti, senza, peraltro, dimenticare la gentile disponibilità dell'Hotel Internazionale, che ha messo a disposizione le sue prestigiose sale, per l'allestimento della sfilata. La riuscita di questa 35ma Regata internazionale, organizzata in tempo record (un mese), tra mille difficoltà, date le restrizioni Covid, si deve a tutte le istituzioni civili e militari, all'amministrazione comunale, alla regione, alla capitaneria di **porto**, al prefetto, all'autorità di pubblica sicurezza e a quella portuale, alle forze dell'ordine, al title sponsor Sanofi e al main sponsor Banca Popolare Pugliese, che hanno supportato, in maniera consistente il presidente del Circolo della Vela di **Brindisi**, nonché responsabile dell'organizzazione della Regata stessa, Fabrizio Maltinti, che insieme al comitato e ai collaboratori dello staff organizzativo, non si sono risparmiati, affinché anche questa edizione potesse realizzarsi. Le vele, nel frattempo, stanno tagliando il traguardo, Corfù le accoglie, attendiamo la premiazione ufficiale.



Porto canale Cagliari: Todde (Mise), il 21 tavolo a tre

E' stato convocato per il 21 giugno il tavolo interministeriale sulla vertenza del porto canale di Cagliari, lo scalo industriale in profonda crisi. Lo ha annunciato la viceministra del Mise, Alessandra Todde, nella conferenza stampa che ha chiuso la visita in Sardegna con il ministro dell' Agricoltura Pautelli. Alla riunione ci saranno i rappresentanti dei ministeri dello Sviluppo economico, dei Trasporti e del Lavoro. L' esponente del Governo ha poi fatto il punto sulle crisi industriali del Sulcis. "La filiera dell' alluminio - ha chiarito - è strategica e deve ripartire, distinguendo comunque i casi di Eurallumina e Sider Alloys. Eurallumina ha bisogno del gas e di un contratto di sviluppo che stiamo discutendo e che deve essere rifinanziato". Quanto a Sider Alloys, "deve portare avanti il suo piano industriale e risolvere il tema delle autorizzazioni ambientali legate al Paur regionale".



Messina e la "Zes", il M5S presenta un emendamento

Altre notizie

Lucio D' Amico

«L' inserimento a pieno titolo all' interno del Comitato di indirizzo della Zona economica speciale della Sicilia Orientale dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto è un obiettivo a cui stiamo lavorando da tempo. Abbiamo già scritto un emendamento correttivo che verrà presentato alla prima occasione utile». Lo dichiara la sottosegretaria Barbara Floridia , insieme con la senatrice Grazia D' Angelo e con gli altri deputati nazionali e regionali del M5S, Francesco D' Uva, Valentina Zafarana e Antonio De Luca . La questione della mancata presenza di Messina nella "governance" della futura Zes è stata sollevata mercoledì scorso dal presidente dell' Authority Mario Mega , nel corso della sua audizione all' Ars. E su questo tema, è stata netta la presa di posizione del sindaco Cateno De Luca , che ha sferrato l' ennesimo suo affondo nei confronti della Giunta Musumeci, "rea" di aver "privilegiato" Catania e Augusta. Leggi l' articolo completo sull' edizione cartacea di Gazzetta del Sud - Messina © Riproduzione riservata.



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Milazzo, sbloccato il dragaggio dei fondali. Più sicurezza nelle manovre delle navi

E' stato firmato l'atto formale di ripresa dei lavori del dragaggio del porto di Milazzo. L'accordo è stato sottoscritto dalla Direzione dei Lavori e l'Impresa esecutrice 'Dragaggio Milazzo s.r.l.' alla presenza del Responsabile unico del procedimento dell'Autorità di sistema portuale dello stretto (Adsp). Il prossimo passo sarà quello di sbloccare i lavori di ampliamento dell'area

E' stato firmato l'atto formale di ripresa dei lavori del dragaggio del porto di Milazzo. L'accordo è stato sottoscritto dalla Direzione dei Lavori e l'Impresa esecutrice 'Dragaggio Milazzo s.r.l.' alla presenza del Responsabile unico del procedimento dell'Autorità di sistema portuale dello stretto (Adsp). Il prossimo passo sarà quello di sbloccare i lavori di ampliamento dell'area portuale in via XX Luglio. «Questo era un appalto bloccato da anni - ha commentato il presidente dell'Autorità portuale Mario Mega - 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». L'importante intervento di dragaggio 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 miracolo del porto di Palermo" incontro con Pasqualino Monti, Leonardo Agueci e Stefania Petyx

Finalmente, dopo decenni di degrado e immobilismo, il **Porto** di **Palermo** sta rinascendo grazie alla visione illuminata di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale. Ne parleremo alle 19 di giovedì 17 giugno, in Piazzetta Bagnasco, con lo stesso Monti insieme all'ex Procuratore, Leonardo Agueci, e all'inviata di "Striscia la Notizia", Stefania Petyx, ai cui microfoni, a fine 2018, il presidente aveva assicurato che avrebbe riaperto il molo della Stazione Marittima, sequestrato nel 2015 per alcune anomalie segnalate dai servizi della stessa Petyx. Un impegno mantenuto assieme a tanti altri miglioramenti, che sono sotto gli occhi di tutti. Un happy end non scontato in una città come **Palermo**. L'evento è promosso dall'associazione "Piazzetta Bagnasco", sponsor Cappadonia Gelati. Ingresso libero sino a esaurimento dei posti con il consueto distanziamento.



IMO-MEPC 76: adottare misure su riduzione di emissioni da trasporto marittimo

Abele Carruezzo

Londra. Sollevare lo spettro di un mosaico di normative globali che armatori e gestori dello shipping internazionale devono rispettare secondo le aree commerciali in cui operano le loro navi. In apertura della riunione del Marine Environment Protection Committee MEPC 76 dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) dell'altro giorno, il Segretario generale Kitack Lim ha lanciato un messaggio chiaro sulla necessità di adottare progetti di misure a breve termine sulle emissioni in atmosfera di gas serra da trasporto marittimo. La riunione, tenuta virtualmente, sulla protezione dell'ambiente marino (MEPC) è considerata come un punto di svolta chiave per l'IMO se si vuole rimanere responsabile della regolamentazione delle emissioni da trasporto marittimo a livello globale; e soprattutto per non essere superato (come IMO) da regolamenti regionali e unilaterali da Stati scontenti di un'azione lenta sulle questioni climatiche da parte dell'organismo delle Nazioni Unite che governa il settore. Kitack Lim, nelle sue osservazioni di apertura della conferenza, ha affermato: 'La posta in gioco è alta, l'adozione di misure a breve termine in questa sessione è fondamentale per la nostra capacità di mantenere gli impegni assunti nella nostra strategia iniziale'. Ha ricordato ai presenti che un 'fallimento' su queste questioni non è un'opzione, ma è come fallire la ricerca e l'impegno di anni da parte della stessa IMO. Il settore del trasporto marittimo non potrà sopportare regolamenti e iniziative unilaterali o multilaterali per la sua stessa peculiarità proprio del processo del trasporto marittimo. Lim ha affermato che le misure a breve termine concordate lo scorso anno hanno introdotto nuovi importanti concetti come l'intensità del carbonio, un sistema di valutazione e il rafforzamento dello Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) nel nostro quadro globale. Tutte misure che concordano di ridurre l'intensità di carbonio delle navi di almeno il 40% entro il 2030. Si è responsabili che lo shipping internazionale dovrà affrontare un carico di lavoro normativo senza precedenti. Le misure includono l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore d'intensità di carbonio (CII) per misurare l'efficienza e l'intensità di carbonio, che entreranno in vigore nel gennaio 2023. Sulla proposta dell'industria dello shipping di stabilire un fondo di 5 miliardi di dollari per la ricerca e lo sviluppo nella decarbonizzazione per l'industria, Lim ha dichiarato: 'Vedremo anche i risultati della riunione della discussione delle proposte degli Stati membri e dell'industria per l'istituzione di un Consiglio e fondo di ricerca marittima internazionale (IMRB), nonché un piano di lavoro sui gas serra per strutturare regole e misure per il medio e lungo termine da adottare nelle sessioni future'.



Il Ministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, illustra all' Automotive Business Summit del Sole 24 Ore gli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Abele Carruezzo

Milano . Giorni addietro, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili aveva messo a disposizione di Comuni, Città Metropolitane e Autorità di sistema portuale una cifra pari a 107 milioni per la progettazione di opere, di contenuto strategico e rispettose dei criteri di sostenibilità ambientale, eligibili al finanziamento. Il Ministro Enrico Giovannini firmava così il decreto che stabilisce per il triennio 2021-2023 la destinazione delle risorse e la loro ripartizione. Si fa notare anche che ai 107 milioni si aggiungono ulteriori 8 milioni di euro provenienti da residui degli anni 2019 e 2020: fondi che non sono stati utilizzati e che ora vengono messi a disposizione delle amministrazioni in grado di progettare. Intanto, per le **AdSP**, anch' esse beneficiarie dei fondi per la progettazione, il Ministro ha dichiarato che sarà emanato uno specifico provvedimento per il riparto delle risorse, sentita naturalmente la Conferenza di Coordinamento delle Autorità di sistema portuale. L' attività ministeriale del Mims è stata illustrata all' Automotive Business Summit del Sole 24 Ore chiarendo la strategia e i progetti inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di competenza del Dicastero. Il Ministro Giovannini ha illustrato anche gli interventi su infrastrutture, mobilità, logistica, abitazioni di qualità che sono finanziati con le risorse europee del Next generation Eu e del React Eu e con risorse nazionali. Il programma che il Ministro ha definito 'Dieci anni per trasformare l' Italia - per il benessere delle persone e delle imprese, nel rispetto dell' ambiente'. Tutti gli investimenti, ha rilevato il Ministro, e le riforme inclusi nei Piani di Ripresa e Resilienza non devono danneggiare l' ambiente. Un principio fondamentale racchiuso in un acronimo - DNSH, 'Do No Significant Harm' - da cui non è esclusa nessuna misura del Recovery. Il PNRR, per il Dicastero, sta stimolando un cambiamento di passo nel modo di analizzare, monitorare e migliorare le procedure di valutazione degli investimenti: - verifica del principio DNSH sui sei obiettivi ambientali Ue; - analisi di impatto ex-ante della realizzazione delle opere su dimensioni economiche sociali e ambientali; - identificazione di out-put, out - come e time - line di medio lungo periodo. Il Ministro Enrico Giovannini nel corso del suo intervento all' Automotive Business Summit del Sole 24 Ore su come saranno investiti i fondi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile, ha illustrato la sua filosofia di spesa: cura del ferro, mezzi di trasporto e della mobilità sostenibile e greening dei porti. I 68 miliardi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile verranno spesi per uno spostamento forte verso il trasporto non solo di persone, ma anche di merci, usando la modalità ferro, cambiando i mezzi di locomozione e non solo di autobus per la modalità strada; saranno spesi 8 miliardi di euro per investimenti nella trasformazione delle flotte, nella creazione di nuovi sistemi di trasporto pubblico locale di massa come le metropolitane. Sulla filosofia 'greening' dei porti, ' ha detto il Ministro - devono trasformarsi, per esempio verso l' elettrificazione delle banchine, così da consentire alle navi di spegnere i motori quando sono nel porto, e anche strutture in grado di accogliere le nuove navi che avranno sistemi di propulsione diversa '. Per il Ministro si tratta di avere dei treni, soprattutto nel Sud, in cui possibile sperimentare la trazione a idrogeno; realizzare per le navi la trasformazione in senso ecologico, in particolare nello stretto di Messina, ma anche in altre aree, anche se ancora non si conosce quale sarà la tecnologia prevalente. 'Da un punto di vista tecnologico deve essere una mobilità che contribuisca alla riduzione del 55% entro il 2030 delle emissioni. Entro il



2050 deve contribuire alla decarbonizzazione del nostro sistema socioeconomico, questa è la linea strategica dell'Italia - ha detto il Ministro - per essere in sintonia con gli altri Paesi in chiave europea e atlantica.' Ai Comuni il Ministro chiede una forma di collaborazione duratura



Il Nautilus

Focus

e costante tra i Mobility manager e i Fleet manager delle aziende private per agevolare il moto dei mezzi e dei lavoratori all'interno delle aree urbane. Si prevede anche l'elaborazione in tempi brevi di alcune linee guida che riguarderanno tra l'altro anche le scuole, perché anche le scuole per una norma di molto tempo fa devono istituire i Mobility Manager. 'Quello che voglio dire è che chi gestisce oggi il trasporto pubblico locale ha la possibilità non solo di adeguare l'offerta alla domanda, ma di orientare in qualche modo la domanda. E questo è un cambiamento di mentalità che io vedo che in vari Comuni già sta avvenendo'. 'la mia raccomandazione - ha concluso Giovannini - è di prendere coscienza che l'ampiezza dei fondi che il governo sta mettendo su questi temi è così significativa e ampia che vale la pena creare filiere nazionali perché ci sarà domanda consistente e crescente nei prossimi anni'.

Giovannini: i porti devono trasformarsi

Finanziamenti perchè le infrastrutture esistenti restino in efficienza

Redazione

ROMA I porti devono trasformarsi, per esempio con l'elettificazione delle banchine, così da consentire alle navi di spegnere i motori quando sono nel porto, e anche la trasformazione dei nostri porti in green ports, cioè strutture in grado di accogliere le nuove navi che saranno con sistemi di propulsione diversa. Così il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini nel corso del suo intervento all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore. Ma quello dei porti non sarà l'unico settore interessato dagli investimenti previsti dal PNRR. I 62 miliardi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile ha detto Giovannini, li spenderemo con tre logiche fondamentali: la cura del ferro, uno spostamento forte verso il trasporto non solo di persone ma anche di merci sulle ferrovie cambiando ed è il secondo punto i mezzi di locomozione, non solo gli autobus: ci sono oltre 8 miliardi per investimenti nella trasformazione delle flotte, nella creazione di nuovi sistemi di trasporto pubblico locale di massa quindi per esempio metropolitane. Ma poi abbiamo anche investimenti sui porti, come anticipato in apertura. Tutto questo è, da un lato, orientato proprio alla trasformazione di breve ma anche alla sperimentazione. Noi avremo dei treni, soprattutto nel Sud, in cui esploreremo la trazione a idrogeno. Per le navi, la trasformazione in senso ecologico, in particolare nello stretto di Messina ma anche in altre aree, e anche in questo caso non sappiamo ancora quale sarà la tecnologia prevalente e quindi dobbiamo essere flessibili prosegue il ministro Giovannini. Da un punto di vista tecnologico deve essere una mobilità che contribuisca alla riduzione del 55% entro il 2030 delle emissioni. Entro il 2050 deve contribuire alla decarbonizzazione del nostro sistema socioeconomico. Sappiamo come accadrà? Purtroppo ancora no perché sappiamo che ci sono tecnologie disponibili pensiamo naturalmente alle auto elettriche, ma poi bisogna produrre energia elettrica in modo coerente con gli obiettivi e in modo che le energie rinnovabili coprano l'intero fabbisogno ma ci sono altri casi in cui non sappiamo ancora quale sarà la tecnologia prevalente. Risponde così il ministro nel corso del suo intervento al Summit in merito a come sarà la nuova mobilità e aggiunge: Non possiamo aspettare di viverlo perché saremmo in ritardo rispetto agli altri Paesi europei e del resto del mondo. Per questo dobbiamo ed è quello che facciamo nel PNRR procedere non solo a sperimentazioni ma indicare chiaramente la direzione verso cui vogliamo andare per consentire anche a una filiera industriale e di servizi di attrezzarsi. Le automobili sono e resteranno un strumento di mobilità certamente centrale per molti anni ma ci sono alcuni ma. Ormai la domanda anche da parte degli adulti e delle persone che possiedono le autovetture è una domanda che si sta spostando rapidamente verso mezzi più ecologici, elettrici, ibridi, sistemi nuovi e i produttori stanno facendo un grosso investimento in questa direzione perché questa è la direzione verso cui si andrà. Ma sappiamo dall'ultima rilevazione ACI che i giovani hanno in realtà un approccio molto diverso: solo 1 giovane su 8 oggi considera l'automobile come l'abbiamo considerata noi della nostra generazione, cioè un elemento centrale dell'affrancarsi dalla famiglia per muoversi e così via. Le imprese che producono automobili stanno spostandosi molto rapidamente verso l'elettrico pieno o ibrido. Ma sappiamo anche che bisogna costruire le infrastrutture e che c'è una differenza di costo. Dunque alcune stanno invece spingendo verso l'abbassamento



dell'impatto ecologico delle vetture a motore tradizionale e qui l'Europa sta andando verso una direzione di forzare in ogni caso la produzione di autovetture in modo più ecologico. Sappiamo che diversi Paesi la Spagna, la Francia e molti altri paesi europei hanno definito una data limite 2030 2035 2040 per i Paesi più grandi dopo la quale non sarà più possibile commercializzare mezzi a combustione interna anche se parziale, ha detto Giovannini, rispondendo ad una domanda sull'evoluzione



Messaggero Marittimo

Focus

dell'auto verso modelli elettrici, a idrogeno o diesel evoluto. Fin dal 2009 quando ero all'Ocse ho acquisito la consapevolezza che proprio tra il 2020 e il 2030 lo stimammo per tutti i paesi Ocse industrializzati i paesi che hanno costruito le loro infrastrutture nel secondo dopoguerra o negli anni successivi avrebbero dovuto fronteggiare un fortissimo investimento nella manutenzione di quelle infrastrutture. E che dobbiamo assicurare l'investimento in sicurezza lo vediamo ogni giorno con tutti i disagi che questo provoca anche sul traffico, lo abbiamo visto con i drammi che hanno segnato questo paese. Come Ministero abbiamo deciso con il Decreto che riguarda proprio il PNRR di rafforzare il compito della ANSFISA, l'agenzia che si occupa di questi temi e che di fatto è partita con grande lentezza con alcune incertezze. I compiti diretti della Ansfisa sono di effettuare ispezioni e non soltanto scrivere le regole. Ho voluto un cambio alla direzione della Ansfisa: c'è l'ingegner De Bartolomeo che viene da un'esperienza molto qualificata nei Vigili del Fuoco, con una mentalità quindi di essere sul territorio per accompagnare ma anche per verificare come le normative vengano attuate. Ma è un impegno di tutti i concessionari, di tutti i gestori, e del paese nel suo complesso. Io credo che nei prossimi anni dobbiamo dedicare risorse molto consistenti per assicurare che le infrastrutture esistenti restino in efficienza. Ma sarà una manutenzione non conservativa ma evolutiva e rivoluzionaria, perché nel frattempo la manutenzione deve tener conto dei nuovi criteri, per esempio sugli asfalti e altri materiali, per la sostenibilità ambientale e poi la digitalizzazione che è una grande opportunità ma anche un dovere per riuscire a fare la cosiddetta manutenzione predittiva quindi anticipare i problemi, non inseguirli. Nel PNRR ci sono investimenti molto rilevanti in questa direzione di trasformazione delle nostre autostrade.

Economia Trasporti

PNRR, logistica tra transizione green e digitalizzazione

(Teleborsa) - PNRR, digitalizzazione, transizione green, centralità dei trasporti e della logistica. Sono i temi al centro del Consiglio direttivo di Federlogistica Confraspporto-Confcommercio che nei giorni scorsi ha incontrato il coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giuseppe Catalano per un confronto sull' avanzamento dei progetti legati al futuro dei trasporti e mettere a fuoco le prospettive economico-finanziarie indicate dal Governo per il settore. Al Consiglio direttivo, coordinato dal presidente nazionale di Federlogistica Luigi Merlo - ed esteso d' intesa con il presidente di Confraspporto-Confcommercio Paolo Uggè a tutte le associazioni aderenti - hanno partecipato i rappresentanti di diverse imprese di spicco del settore. Un incontro indispensabile e positivo, che ha confermato la volontà di collaborazione e dialogo fra il mondo della rappresentanza di un settore-chiave dell' economia italiana, e la rappresentanza istituzionale del nostro Paese. Il bisogno di arricchire le strutture dei porti e degli interporti, facendoli dialogare tra loro attraverso la digitalizzazione, è - per Federlogistica - una priorità per rendere competitivo il settore, intercettando quelle risorse che L' Europa, attraverso i progetti messi in campo dal nostro Governo, potrà mettere a disposizione del nostro Paese per ridurre i costi del trasferimento delle merci nei passaggi intermodali. La transizioni green , per Federlogistica, passa quindi attraverso l' ammodernamento delle strutture, dalle banchine allo sviluppo di distribuzione dei combustibili alternativi, ma deve considerare anche il rinnovo delle flotte, sia terrestri che marittime. La sussidiarietà , che anche il coordinatore della Struttura Tecnica del Mims Giuseppe Catalano riconosce come fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi, dovrà infatti mettere a fuoco - secondo Federlogistica-Confraspporto - soprattutto due aspetti che appaiono ancora in via di definizione rispetto al decreto: il rinnovo dei mezzi, appunto, e gli investimenti per lo sviluppo della logistica. "Abbiamo grandi soggetti all' interno della nostra Federazione, con cui stiamo lavorando rispetto alla piattaforma nazionale, per la quale sarà indispensabile un prossimo incontro di approfondimento", ha spiegato Merlo. "Ci aspettano mesi molto intensi per definire i provvedimenti destinati al settore, e in questo panorama sarà fondamentale il confronto stringente e costante fra chi opera nel settore e le istituzioni. Noi siamo tutti a disposizione per fornire il nostro contributo , sia per il confronto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sia per le interlocuzioni indispensabili in questa fase", ha concluso il presidente di Federlogistica-Confraspporto.



PNRR, porti 4.0 e trasporto green. Federlogistica fa il punto sui progetti del governo

Redazione

Roma - PNRR, digitalizzazione, transizione green, centralità dei trasporti e della logistica. Sono i temi al centro del Consiglio direttivo di Federlogistica Confraspporto-Confcommercio che nei giorni scorsi ha incontrato il coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giuseppe Catalano per un confronto sull' avanzamento dei progetti legati al futuro dei trasporti e mettere a fuoco le prospettive economico-finanziarie indicate dal Governo per il settore. Al Consiglio direttivo, coordinato dal presidente nazionale di Federlogistica Luigi Merlo - ed esteso d' intesa con il presidente di Confraspporto-Confcommercio Paolo Uggè a tutte le associazioni aderenti - hanno partecipato i rappresentanti di diverse imprese di spicco del settore. "Il bisogno di arricchire le strutture dei porti e degli interporti, facendoli dialogare tra loro attraverso la digitalizzazione, è - per Federlogistica - una priorità per rendere competitivo il settore, intercettando quelle risorse che l' Europa, attraverso i progetti messi in campo dal nostro Governo, potrà mettere a disposizione del nostro Paese per ridurre i costi del trasferimento delle merci nei passaggi intermodali". La transizioni green , per Federlogistica, passa quindi attraverso l' ammodernamento delle strutture, dalle banchine allo sviluppo di distribuzione dei combustibili alternativi, ma deve considerare anche il rinnovo delle flotte, sia terrestri che marittime. La sussidiarietà , che anche il coordinatore della Struttura Tecnica del Mims Giuseppe Catalano riconosce come fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi, dovrà infatti mettere a fuoco - secondo Federlogistica-Confraspporto - soprattutto due aspetti che appaiono ancora in via di definizione rispetto al decreto: il rinnovo dei mezzi, appunto, e gli investimenti per lo sviluppo della logistica. 'Abbiamo grandi soggetti all' interno della nostra Federazione, con cui stiamo lavorando rispetto alla piattaforma nazionale, per la quale sarà indispensabile un prossimo incontro di approfondimento', ha spiegato Merlo . 'Ci aspettano mesi molto intensi per definire i provvedimenti destinati al settore, e in questo panorama sarà fondamentale il confronto stringente e costante fra chi opera nel settore e le istituzioni. Noi siamo tutti a disposizione per fornire il nostro contributo , sia per il confronto con il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sia per le interlocuzioni indispensabili in questa fase', ha concluso il presidente di Federlogistica-Confraspporto .



Giovannini: "Ferrovie, porti e flotte. Così investiremo i 62 miliardi del PNRR"

Redazione

Milano - I 62 miliardi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile 'li spenderemo con tre logiche fondamentali: la cura del ferro, uno spostamento forte verso il trasporto non solo di persone ma anche di merci sulle ferrovie cambiando - ed è il secondo punto - i mezzi di locomozione, non solo gli autobus: ci sono oltre 8 miliardi per investimenti nella trasformazione delle flotte , nella creazione di nuovi sistemi di trasporto pubblico locale di massa quindi per esempio metropolitane'. E' quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini nel corso del suo intervento all' Automotive Business Summit del Sole 24 Ore su come verranno investiti i fondi che il PNRR destina alla mobilità sostenibile. Il terzo punto . 'Ma poi abbiamo anche investimenti sui porti , che devono trasformarsi, per esempio verso l' elettrificazione delle banchine, così da consentire alle navi di spegnere i motori quando sono nel porto, e anche la trasformazione dei nostri porti in green ports, cioè strutture in grado di accogliere le nuove navi che saranno con sistemi di propulsione diversa', ha aggiunto. 'Tutto questo è, da un lato, orientato proprio alla trasformazione di breve ma anche alla sperimentazione. Noi avremo dei treni, soprattutto nel Sud, in cui esploreremo la trazione a idrogeno . Per le navi, la trasformazione in senso ecologico, in particolare nello stretto di Messina ma anche in altre aree, e anche in questo caso non sappiamo ancora quale sarà la tecnologia prevalente e quindi dobbiamo essere flessibili', conclude il ministro Giovannini . 'Da un punto di vista tecnologico deve essere una mobilità che contribuisca alla riduzione del 55% entro il 2030 delle emissioni. Entro il 2050 deve contribuire alla decarbonizzazione del nostro sistema socioeconomico ', ha puntualizzato il ministro . Sappiamo come accadrà? 'Purtroppo, ancora no perché sappiamo che ci sono tecnologie disponibili - pensiamo naturalmente alle auto elettriche, ma poi bisogna produrre energia elettrica in modo coerente con gli obiettivi e in modo che le energie rinnovabili coprano l' intero fabbisogno - ma ci sono altri casi in cui non sappiamo ancora quale sarà la tecnologia prevalente', ha risposto Giovannini.

≡ MENU **ShipMag.** CERCA Q

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

CARGO GREEN&TECH PORTI

Giovannini: "Ferrovie, porti, flotte e autostrade. Così investiremo i 62 miliardi del PNRR"

14 GIUGNO 2021 - Redazione

Tassa globale del 15%, i terminalisti temono la concorrenza sleale degli armatori / Il caso

Redazione

Bruxelles - L'associazione dei terminal portuali europei Feport ha dichiarato di sostenere la decisione del G7 di imporre una tassa minima globale del 15% a tutte le multinazionali. Tuttavia, ha indicato che la questione "è di immediato interesse" per i suoi membri, poiché "l'industria dello shipping internazionale preme per un' esenzione dal nuovo accordo di riforma fiscale , poiché preferisce continuare a beneficiare della tassa sul tonnellaggio. In altre parole, di aliquote fiscali più basse", ha precisato il suo segretario generale, Lamia Kerdjoudj-Belkaid. L' accordo fiscale dell' OCSE contiene un allegato che fa esplicito riferimento alla navigazione e al trasporto marittimo. "Il problema è che nella definizione di organizzazioni dello shipping si sono volute inserire non solo le attività di trasporto marittimo, ma anche la gestione delle merci, il trasporto terrestre e altre attività complementari", ha precisato il segretario generale di Feport. "Questa ampia definizione è problematica dal nostro punto di vista". Nello specifico, i terminalisti lamentano di non essere mai stati consultati sulla questione e, in secondo luogo, questo orientamento - secondo Feport - introduce un rischio di distorsione della concorrenza tra terminali di proprietà di compagnie di navigazione, che possono beneficiare della tassa sul tonnellaggio, e terminali indipendenti, che non potrebbero farlo. 'I membri di Feport vogliono che tutte le attività di movimentazione delle merci paghino le tasse indicate dall' OCSE', è la posizione dell' associazione. Se le compagnie di navigazione non dovessero pagare la tassa minima globale, Feport ha avvertito che "distorcerebbe ulteriormente la concorrenza nel settore dei servizi portuali a loro vantaggio e si minerebbe lo scopo della proposta dell' OCSE". Per questo motivo i terminalisti hanno chiesto che la definizione di shipping "rimanga ristretta alle pure attività di trasporto marittimo, e non vada oltre", ha sottolineato Kerdjoudj-Belkaid. "I membri di Feport chiedono che tutte le attività di gestione delle merci, comprese quelle di proprietà delle compagnie di navigazione e quelle che non lo sono, soggette alla tassa minima globale BEPS2, paghino le tasse". In questo modo, la federazione europea ha chiesto all' OCSE di includere la gestione o lo stivaggio delle merci nel quadro del secondo pilastro BEPS "per garantire una concorrenza leale" e che tutti i segmenti siano tassati allo stesso modo. 'Crediamo che la ripresa sarà possibile se tutte le industrie contribuiranno a questo sforzo'. A questo proposito, il presidente di Feport, Gunther Bonz, ha assicurato che, se non fosse inclusa la gestione del carico "l' unica alternativa sarebbe quella di esentare tutte queste attività, nonché spedizionieri e vettori" e che "questo andrebbe contro lo scopo di questo storico accordo, e non è quello che vogliamo'. D' altra parte, la federazione ha discusso su come trasformare le regole future in opportunità per le aziende. In questo senso, ha indicato che sarà "cruciale" per le società che devono rendicontare le loro attività secondo gli obiettivi della tassa sapere quali criteri dovranno soddisfare. Allo stesso modo, ha valutato positivamente la proposta della Commissione Europea sui sussidi esteri e ha espresso il desiderio che la norma includa tutte le industrie del settore marittimo e fluviale.



14 GIUGNO 2021 - Redazione

Shipping Italy

Focus

Le crociere in Italia: i numeri della ripartenza dopo un anno di sofferenza

Arallentare, ma non bloccare, la corsa del business delle crociere nel mondo ci è voluta una pandemia. L'impatto si è fatto sentire direttamente, e con effetti importanti, sulle società armatoriali, sui terminal portuali, sull'indotto dei prestatori di servizi e sulla cantieristica navale anche se, fatta eccezione per qualche opzione non confermata (un paio ad esempio di Msc Crociere con Chantiers de l'Atlantique), il programma di nuove costruzioni per ora è rimasto intatto. Non si sono registrate cancellazioni dei programmi d'investimento se non un posticipo di alcune consegne di nuove navi di qualche mese o un anno. Lo stop improvviso agli imbarchi di passeggeri imposto dalle misure di contenimento della circolazione del virus Covid-19 e il blocco degli itinerari per molte navi si è tradotto in una rapida ricerca da parte delle compagnie crocieristiche di liquidità per mandare avanti l'attività a fronte di incassi praticamente azzerati. Tutti i big delle crociere non hanno potuto fare altro che bussare alla porta degli azionisti, degli istituti di credito o dei mercati finanziari chiedendo denaro sotto forma di aumenti di capitale, prestiti, emissione di bond, ecc. In molti casi il costo della raccolta è costato caro in termini di interessi. Un salvagente importante (anche per i cantieri navali) è arrivato dalle export credit agency europee (in particolare da quelle italiane, francesi, tedesche e finlandesi) che hanno concesso una moratoria di un anno sui finanziamenti relativi alle nuove navi consegnate nel corso degli ultimi anni. Nella sua ultima trimestrale relativa al periodo 1 gennaio - 31 marzo 2021 Fincantieri confermava che il proprio orderbook di navi da crociera è rimasto immutato rispetto al periodo pre-pandemia e che nel 2021 l'azienda ha in programma la consegna di 7 nuove navi (4 di queste nella seconda metà dell'anno). Per gli anni a venire il gruppo guidato da Giuseppe Bono ha in programma di consegnare ai rispettivi committenti 8 navi da crociera nel 2022, 9 nel 2023, 5 nel 2024, altre 5 nel 2025 e ulteriori 5 negli anni successivi. Anche i due principali player di mercato in Italia hanno in ogni modo cercato di tenere botta durante i mesi di lockdown delle vacanze a bordo nonostante gli enormi sforzi fatti per cercare di far ripartire gli itinerari durante la stagione invernale. Msc Crociere ha chiuso il 2020 con ricavi pari a 705 milioni di euro (da 3,2 miliardi del 2019), il risultato operativo è stato in rosso per 797 milioni (dai +543 milioni del 2019) e il risultato netto è stato negativo per 939 milioni (da un profitto di 405 milioni dodici mesi prima). Circa 685mila sono stati i passeggeri imbarcati in tutto l'anno (-75%) e la percentuale di riempimento delle navi è scesa al 95% (dal 112% del 2019). Al 31 dicembre scorso 17 erano le unità in flotta (nessuna new entry nel corso dell'anno) per una capacità complessiva pari a 17,4 milioni di letti bassi giornalieri. Preannunciando che nei mesi a venire la compagnia intende conservare il più possibile la propria liquidità (ad esempio posticipando investimenti non prioritari), rafforzare la propria posizione finanziaria (tramite rinegoziazioni di accordi con i finanziatori, con le export credit agency e con l'emissione di nuovi strumenti di debito), Msc Crociere nel suo bilancio rivela anche di aver ricevuto dalla casa madre Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA supporto finanziario tramite un'iniezione di liquidità pari a 222,5 milioni di euro (di cui 172,5 milioni attraverso un prestito non rimborsabile fino ad aprile 2027 e altri 50 milioni nell'ambito dell'acquisizione di Bluvacanze). Nel paragrafo dedicato invece alle nuove navi in costruzione la compagnia fondata da Gianluigi Aponte specifica che con Fincantieri ha ordini per due navi Seaside Evo in consegna nel 2021 e 2022 (prezzo totale 1,78 miliardi di euro), più quattro navi da crociera di lusso con consegna previste a partire dal 2023 (prezzo totale 1,96 miliardi di euro), più opzioni per ulteriori due unità in consegna a fine 2026 e giugno 2027 (al prezzo unitario di 494

Le crociere in Italia: i numeri della ripartenza dopo un anno di sofferenza

Arallentare, ma non bloccare, la corsa del business delle crociere nel mondo ci è voluta una pandemia. L'impatto si è fatto sentire direttamente, e con effetti importanti, sulle società armatoriali, sui terminal portuali, sull'indotto dei prestatori di servizi e sulla cantieristica navale anche se, fatta eccezione per qualche opzione non confermata (un paio ad esempio di Msc Crociere con Chantiers de l'Atlantique), il programma di nuove costruzioni per ora è rimasto intatto. Non si sono registrate cancellazioni dei programmi d'investimento se non un posticipo di alcune consegne di nuove navi di qualche mese o un anno. Lo stop improvviso agli imbarchi di passeggeri imposto dalle misure di contenimento della circolazione del virus Covid-19 e il blocco degli itinerari per molte navi si è tradotto in una rapida ricerca da parte delle compagnie crocieristiche di liquidità per mandare avanti l'attività a fronte di incassi praticamente azzerati. Tutti i big delle crociere non hanno potuto fare altro che bussare alla porta degli azionisti, degli istituti di credito o dei mercati finanziari chiedendo denaro sotto forma di aumenti di capitale, prestiti, emissione di bond, ecc. In molti casi il costo della raccolta è costato caro in termini di interessi. Un salvagente importante (anche per i cantieri navali) è arrivato dalle export credit agency europee (in particolare da quelle italiane, francesi, tedesche e finlandesi) che hanno concesso una moratoria di un anno sui finanziamenti relativi alle nuove navi consegnate nel corso degli ultimi anni. Nella sua ultima trimestrale relativa al periodo 1 gennaio - 31 marzo 2021 Fincantieri confermava che il proprio orderbook di navi da crociera è rimasto immutato rispetto al periodo pre-pandemia e che nel 2021 l'azienda ha in programma la consegna di 7 nuove navi (4 di queste nella seconda metà dell'anno). Per gli anni a venire il gruppo guidato da Giuseppe Bono ha in programma di consegnare ai rispettivi committenti 8 navi da crociera nel 2022, 9 nel 2023, 5 nel 2024, altre 5 nel 2025 e ulteriori 5 negli anni successivi. Anche i due principali player di mercato in Italia hanno in ogni modo cercato di tenere botta durante i mesi di lockdown delle vacanze a bordo nonostante gli enormi sforzi fatti per cercare di far ripartire gli itinerari durante la stagione invernale. Msc Crociere ha chiuso il 2020 con ricavi pari a 705 milioni di euro (da 3,2 miliardi del 2019), il risultato operativo è stato in rosso per 797 milioni (dai +543 milioni del 2019) e il risultato netto è stato negativo per 939 milioni (da un profitto di 405 milioni dodici mesi prima). Circa 685mila sono stati i passeggeri imbarcati in tutto l'anno (-75%) e la percentuale di riempimento delle navi è scesa al 95% (dal 112% del 2019). Al 31 dicembre scorso 17 erano le unità in flotta (nessuna new entry nel corso dell'anno) per una capacità complessiva pari a 17,4 milioni di letti bassi giornalieri. Preannunciando che nei mesi a venire la compagnia intende conservare il più possibile la propria liquidità (ad esempio posticipando investimenti non prioritari), rafforzare la propria posizione finanziaria (tramite rinegoziazioni di accordi con i finanziatori, con le export credit agency e con l'emissione di nuovi strumenti di debito), Msc Crociere nel suo bilancio rivela anche di aver ricevuto dalla casa madre Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA supporto finanziario tramite un'iniezione di liquidità pari a 222,5 milioni di euro (di cui 172,5 milioni attraverso un prestito non rimborsabile fino ad aprile 2027 e altri 50 milioni nell'ambito dell'acquisizione di Bluvacanze). Nel paragrafo dedicato invece alle nuove navi in costruzione la compagnia fondata da Gianluigi Aponte specifica che con Fincantieri ha ordini per due navi Seaside Evo in consegna nel 2021 e 2022 (prezzo totale 1,78 miliardi di euro), più quattro navi da crociera di lusso con consegna previste a partire dal 2023 (prezzo totale 1,96 miliardi di euro), più opzioni per ulteriori due unità in consegna a fine 2026 e giugno 2027 (al prezzo unitario di 494

Anno	Passeggeri (milioni)
2019	3,2
2020	0,8
2021	0,9
2022	1,2
2023	1,5
2024	1,8
2025	2,1
2026	2,4
2027	2,7
2028	3,0
2029	3,3
2030	3,6
2031	3,9
2032	4,2
2033	4,5
2034	4,8
2035	5,1
2036	5,4
2037	5,7
2038	6,0
2039	6,3
2040	6,6
2041	6,9
2042	7,2
2043	7,5
2044	7,8
2045	8,1
2046	8,4
2047	8,7
2048	9,0
2049	9,3
2050	9,6
2051	9,9
2052	10,2
2053	10,5
2054	10,8
2055	11,1
2056	11,4
2057	11,7
2058	12,0
2059	12,3
2060	12,6
2061	12,9
2062	13,2
2063	13,5
2064	13,8
2065	14,1
2066	14,4
2067	14,7
2068	15,0
2069	15,3
2070	15,6
2071	15,9
2072	16,2
2073	16,5
2074	16,8
2075	17,1
2076	17,4
2077	17,7
2078	18,0
2079	18,3
2080	18,6
2081	18,9
2082	19,2
2083	19,5
2084	19,8
2085	20,1
2086	20,4
2087	20,7
2088	21,0
2089	21,3
2090	21,6
2091	21,9
2092	22,2
2093	22,5
2094	22,8
2095	23,1
2096	23,4
2097	23,7
2098	24,0
2099	24,3
2100	24,6



Shipping Italy

Focus

francesi Chantiers del'Atlantique la compagnia ha invece due navi classe Meraviglia- plus con consegne programmate nel 2021 e 2023, più altre due navi World-class attese nel 2022 e 2025 (al prezzo totale di 3,912 miliardi di euro). La società il 20 gennaio 2020 aveva esercitato le opzioni per una terza e una quarta nave Msc World class alimentate a Gnl con consegne fissate nel 2025 e 2027 ma pochi mesi più tardi, a luglio, armatore e cantiere avevano concordato di cancellare quest'ultimo accordo prorogando la validità delle opzioni da esercitare fino a fine marzo 2021. Ad oggi però i contratti per la costruzione di quelle due navi non sono stati confermati. Anche per Costa Crociere l'ultimo esercizio si è chiuso inevitabilmente con una pesante perdita (appena inferiore al miliardo e mezzo di euro) a fronte di un fatturato crollato da 4,3 a 1,2 miliardi di euro. La compagnia può guardare con relativa tranquillità alla ripartenza perché la controllante Carnival Corporation & Plc ha assicurato supporto finanziario e/o contribuzioni in conto capitale alla società che possano coprire tutti i rischi legati al fabbisogno di liquidità nei prossimi dodici mesi. Il bilancio specifica che l'incremento degli oneri finanziari rispetto all'esercizio 2019 è dovuto all'aumento dei tassi d'interesse e degli oneri aggiuntivi sostenuti in fase di rinegoziazione dei finanziamenti stessi. Al fine di ridurre al massimo i costi di gestione la compagnia armatoriale genovese ha disposto, oltre alla sospensione di tutti i servizi di crociera, la diminuzione delle spese di marketing e vendita, una combinazione di orari lavorativi ridotti e tagli di stipendio e benefit in tutta la compagnia, incluso il management, il congelamento delle assunzioni in tutta l'organizzazione, il ridimensionamento dei ruoli di consulenti e collaboratori, la riduzione delle spese in conto capitale relativo alle nuove navi in costruzione. A proposito dell'ottimizzazione della flotta, Costa prevede che la capacità offerta sarà impattata dalla ripartenza graduale delle attività crocieristiche, dalla diminuzione dell'attuale capacità e dalla ritardata consegna delle nuove navi in costruzione. Oltre alla vendita di alcune navi più datate, la compagnia ha infatti posticipato da metà 2021 a fine anno la consegna di Costa Toscana e AidaCosma. A subire pesantemente gli effetti dello stop imposto alle crociere sono state anche le stazioni marittime, dunque i terminal portuali che in tutta Italia ricevono le navi bianche e si occupano di imbarco, sbarco e ricezione dei passeggeri. Nel 2020 sono risultati 641.294 i crocieristi transitati dalle banchine italiane (la stragrande maggioranza nei primi mesi dell'anno), un numero in calo verticale rispetto al totale di 11.982.267 del 2019. Le previsioni per il 2021 sono solo di una parziale e lenta ripresa dal momento che quasi tutto il primo semestre dell'anno è trascorso con il mercato delle crociere di fatto ancora bloccato. I primi itinerari di Costa Crociere e di Msc Crociere sia nel Tirreno che nell'Adriatico sono ripartiti nel mese di maggio. Nelle ultime settimane è tornata a farsi sentire la voce delle associazioni che rappresentano i terminal portuali (Assiterminal e Assologistica insieme a Confetra e Confindustria) per chiedere sostegni a favore dei terminal passeggeri in sede di conversione del Decreto legge Sostegni-bis dal momento che erano rimasti esclusi. Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati pongono chiaramente l'esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l'anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indotta sul territorio in cui operano hanno detto le associazioni. Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica chiedono soluzioni per alleggerire i costi delle imprese per tutti i terminal portuali italiani, in particolare i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo, con misure specifiche simili a quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori.

Shipping Italy

Focus

Le navi di Costa e Msc stanno tornando a mollare gli ormeggi: le date e i porti della ripresa

Dopo la ripartenza delle sue navi nel Mediterraneo (con Costa Smeralda da Savona e Costa Luminosa da Trieste), Costa Crociere prosegue con il programma di ripresa graduale degli itinerari annunciando alcuni importanti aggiornamenti per la stagione 2022 che coinvolgeranno anche la parte finale della stagione in corso. Le novità principali riguardano le tre navi più moderne della compagnia italiana: Costa Firenze, Costa Toscana e Costa Smeralda. Costa Firenze, ultima arrivata della flotta e dedicata al Rinascimento fiorentino, entrerà in servizio il prossimo 4 luglio da Savona, continuerà a operare nel Mediterraneo sino a fine novembre 2021. Nel corso dell'inverno 2021-22 sarà invece a Dubai, dove proporrà crociere negli Emirati Arabi, Oman e Qatar, che permetteranno di visitare anche Expo 2020 Dubai. Da aprile 2022 Costa Firenze tornerà a offrire crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna.

La presenza di Costa nel Mediterraneo sarà ulteriormente rafforzata da Costa Toscana, nuova nave green alimentata a gas naturale liquefatto, attualmente in costruzione, che debutterà a dicembre 2021. Per tutto il 2022 sarà dedicata a crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, che consentiranno di visitare nella stessa vacanza due destinazioni di grande fascino, come Barcellona e Valencia in primavera, oppure Ibiza e Valencia in estate. Nell'inverno 2021/2022, l'attuale ammiraglia Costa Smeralda sostituirà la gemella Costa Toscana in Sud America, per poi fare ritorno nel Mediterraneo per crociere in Italia, Francia e Spagna. L'offerta Costa per l'inverno 2021-22 sarà completata da altre quattro navi. Costa Diadema ripartirà il 26 settembre da Savona, offrendo crociere lunghe in Turchia e Grecia o Spagna e Portogallo, per poi posizionarsi nei Caraibi da dicembre, con tre diversi itinerari alla scoperta delle più belle isole caraibiche. Costa Fascinosa tornerà in servizio il 23 settembre, sempre da Savona, per crociere di 10 giorni dirette a Lisbona, per poi spostarsi in Sud America durante l'inverno. Costa Deliziosa continuerà con il suo programma di crociere nel Mediterraneo orientale sino all'8 gennaio 2022, quando partirà per il Giro del Mondo. Infine, Costa Luminosa, già attualmente operativa nel Mediterraneo orientale, durante il prossimo inverno proporrà crociere di due settimane nelle isole Canarie o in Israele. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi. L'ultima novità in casa Msc in tema di ripartenza è invece la ripresa, a partire dal 26 giugno, delle operazioni anche in Spagna, dopo all'Italia, con l'ammiraglia della flotta Msc Grandiosa che farà tappa settimanalmente nello scalo catalano. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia. La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito. Msc Grandiosa offre crociere di sette notti nel Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta a Malta e, dal 26 giugno, anche Barcellona ogni sabato. Inoltre, a partire dal 30 luglio, Msc Grandiosa modificherà l'itinerario aggiungendo Valencia il venerdì e toccando Barcellona, Genova, La Spezia e Civitavecchia. Le altre navi che stanno già navigando sono Msc Seaside, anch'essa nel Mediterraneo occidentale, e Msc Virtuosa, con crociere intorno alle isole britanniche e alle isole atlantiche del Regno Unito. Nel Mediterraneo occidentale, Msc Virtuosa è ancora operativa in Nord Europa alla scoperta di Germania, Svezia ed Estonia.

A fine luglio, inoltre, entrerà in flotta anche Msc Splendor, la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia targata Msc offrirà crociere nel Mediterraneo occidentale. ■

Le navi di Costa e Msc stanno tornando a mollare gli ormeggi: le date e i porti della ripresa

Dopo la ripartenza delle sue navi nel Mediterraneo (con Costa Smeralda da Savona e Costa Luminosa da Trieste), Costa Crociere prosegue con il programma di ripresa graduale degli itinerari annunciando alcuni importanti aggiornamenti per la stagione 2022 che coinvolgeranno anche la parte finale della stagione in corso. Le novità principali riguardano le tre navi più moderne della compagnia italiana: Costa Firenze, Costa Toscana e Costa Smeralda.

Costa Firenze, ultima arrivata della flotta e dedicata al Rinascimento fiorentino, entrerà in servizio il prossimo 4 luglio da Savona, continuerà a operare nel Mediterraneo sino a fine novembre 2021. Nel corso dell'inverno 2021-22 sarà invece a Dubai, dove proporrà crociere negli Emirati Arabi, Oman e Qatar, che permetteranno di visitare anche Expo 2020 Dubai. Da aprile 2022 Costa Firenze tornerà a offrire crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna.

La presenza di Costa nel Mediterraneo sarà ulteriormente rafforzata da Costa Toscana, nuova nave green alimentata a gas naturale liquefatto, attualmente in costruzione, che debutterà a dicembre 2021. Per tutto il 2022 sarà dedicata a crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, che consentiranno di visitare nella stessa vacanza due destinazioni di grande fascino, come Barcellona e Valencia in primavera, oppure Ibiza e Valencia in estate. Nell'inverno 2021/2022, l'attuale ammiraglia Costa Smeralda sostituirà la gemella Costa Toscana in Sud America, per poi fare ritorno nel Mediterraneo per crociere in Italia, Francia e Spagna. L'offerta Costa per l'inverno 2021-22 sarà completata da altre quattro navi. Costa Diadema ripartirà il 26 settembre da Savona, offrendo crociere lunghe in Turchia e Grecia o Spagna e Portogallo, per poi posizionarsi nei Caraibi da dicembre, con tre diversi itinerari alla scoperta delle più belle isole caraibiche. Costa Fascinosa tornerà in servizio il 23 settembre, sempre da Savona, per crociere di 10 giorni dirette a Lisbona, per poi spostarsi in Sud America durante l'inverno. Costa Deliziosa continuerà con il suo programma di crociere nel Mediterraneo orientale sino all'8 gennaio 2022, quando partirà per il Giro del Mondo. Infine, Costa Luminosa, già attualmente operativa nel Mediterraneo orientale, durante il prossimo inverno proporrà crociere di due settimane nelle isole Canarie o in Israele. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi.

L'ultima novità in casa Msc in tema di ripartenza è invece la ripresa, a partire dal 26 giugno, delle operazioni anche in Spagna, dopo all'Italia, con l'ammiraglia della flotta Msc Grandiosa che farà tappa settimanalmente nello scalo catalano. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia. La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito. Msc Grandiosa offre crociere di sette notti nel Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta a Malta e, dal 26 giugno, anche Barcellona ogni sabato. Inoltre, a partire dal 30 luglio, Msc Grandiosa modificherà l'itinerario aggiungendo Valencia il venerdì e toccando Barcellona, Genova, La Spezia e Civitavecchia. Le altre navi che stanno già navigando sono Msc Seaside, anch'essa nel Mediterraneo occidentale, e Msc Virtuosa, con crociere intorno alle isole britanniche e alle isole atlantiche del Regno Unito. Nel Mediterraneo occidentale, Msc Virtuosa è ancora operativa in Nord Europa alla scoperta di Germania, Svezia ed Estonia.

A fine luglio, inoltre, entrerà in flotta anche Msc Splendor, la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia targata Msc offrirà crociere nel Mediterraneo occidentale. ■

SHIPPING (ITALY) | luglio 2021 | 10

corso di giugno ripartiranno in Adriatico anche Msc Orchestra, Msc Splendida e Msc Magnifica dall'Italia verso Grecia e Croazia, mentre Msc Seaview riprenderà gli itinerari il 3



Shipping Italy

Focus

luglio in Nord Europa alla scoperta di Germania, Svezia ed Estonia. A fine luglio, inoltre, entrerà in flotta anche Msc Seashore, la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia targata Msc offrirà crociere nel Mediterraneo occidentale.

Shipping Italy

Focus

Come è cambiato il mercato dei traghetti in Italia negli ultimi 12 mesi

Negli ultimi 12 mesi il comparto del trasporto marittimo di passeggeri in Italia è cambiato in maniera significativa per effetto di diversi fattori tra cui l'emergenza pandemica di Covid-19, il rinnovo della continuità territoriale marittima (tuttora in corso), i bandi di gara per l'offerta di navi da destinare all'alloggio dei migranti in quarantena, alcune acquisizioni rilevanti e altri significativi investimenti nel rinnovo del naviglio. La pandemia di coronavirus ha dimezzato i ricavi del 2020 anche se il periodo estivo ha permesso comunque di limitare i danni; a subire gli effetti maggiori sono state le compagnie attive sulle rotte di corto cabotaggio mentre le linee verso le isole maggiori (Sardegna in particolare) hanno fatto il pieno durante l'alta stagione anche se la capacità passeggeri era stata dimezzata. Le statistiche di **Assoparti** dicono che l'anno scorso, per ciò che riguarda il settore traghetti, i passeggeri movimentati sono stati 9.590.071, vale a dire un -46,6% in meno, mentre 22.167.622 sono stati i passeggeri locali, pari a un decremento del -49%. Insomma un mercato dimezzato sia in termini di capacità di trasporto sulle navi che di ricavi per i biglietti relativi ai passeggeri. Meglio è andato

chiaramente chi poteva contare anche sul trasporto merci ro-ro che ha subito solo una lieve flessione contenuta. Il 2021 si preannuncia un'altra annata simile a meno che il Governo non si convinca ad allentare le restrizioni imposta sulla limitazione al 50% della capacità passeggeri sulle navi. Assarmatori e Ancim (l'associazione che rappresenta i 35 Comuni delle 87 isole minori) hanno già lanciato un appello al Governo e sono in attesa di una risposta nella speranza che una risposta positiva arrivi prima di luglio. Per ciò che riguarda linee e mercato non è cambiato quasi nulla sul versante Adriatico dove, fatto salvo qualche cambio di nave, i collegamenti, le frequenze e i porti scalati sono rimasti pressoché identici. Da segnalare ad esempio il ritiro di Tirrenia Cin dalla rotta ro-ro cargo fra Ravenna, Brindisi e Catania ora dominata da Grimaldi, così come il fatto che d'ora in poi l'esercizio della linea marittima in convenzione fra Termoli e le isole Tremiti sarà garantita da Navigazione Libera del Golfo. Le difficoltà finanziarie (con conseguente domanda di concordato in continuità) per Compagnia Italiana di Navigazione e per Moby, unite al fatto che l'assegnazione dei contributi pubblici per la continuità territoriale marittima è giunta a scadenza (in teoria a metà luglio del 2020 ma di fatto fino a quando tutte le nuove gare non saranno aggiudicate), hanno innescato alcuni cambiamenti significativi sul mercato in particolare nel mar Tirreno. A rinforzare la rispettiva presenza sul mercato sono stati in particolare Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed. Secondo quanto stabilito dall'ex Ministero dei Trasporti (oggi Ministero della Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile) sono tornati al libero al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo mentre per la tratta Civitavecchia-Olbia è stata sperimentata con successo una procedura che impone obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori interessati. Ad essersi fatti avanti sono in tre: Tirrenia Cin, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed che potranno condividere le perdite della bassa stagione invernale e spartirsi i ricavi di quella estiva. Per il resto sono state finora aggiudicate solo la rotta Napoli-Cagliari-Palermo e Grimaldi Euromed e la Termoli isole Tremiti a Navigazione Libera del Golfo. Le altre gare sono andate deserte mentre per la Genova-Porto Torres (impugnata al Tar del Lazio da Grimaldidi) gli unici due pretendenti (Gnv e Cin) sono stati esclusi. L'imminente periodo estivo concede alcuni mesi di tempo al Governo per rifare le gare necessarie prima della bassa stagione invernale mentre per la linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari il dicastero dei trasporti ha avviato una procedura





Shipping Italy

Focus

dal 1 luglio al 31 dicembre 2021 con la garanzia che il rischio d'impresa sarà a carico dello Stato. Con lo scadere della precedente convenzione per la continuità territoriale marittima Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia), anche a causa della ristrutturazione finanziaria dell'intero gruppo Moby e la necessità di limitare perdite e costi, ha interrotto l'anno scorso la linea CataniaNapoli e più recentemente la RavennaBrindisi- Catania, così come la linea ro-ro merci Genova-Livorno-Catania-Malta. Pochi giorni fa, però lo stesso gruppo ha reso noto che senza contributi pubblici opererà tutto l'anno la Genova-Porto Torres, la Civitavecchia-Olbia (quest'ultima, come detto, insieme ad altre due compagnie), le linee solo cargo Genova-Olbia, Napoli-Cagliari e Livorno-Olbia- Cagliari. Per Grandi Navi Veloci, oltre ad aver fatto il pieno di appalti pubblici per la fornitura di traghetti destinati ad accogliere i migranti da trattenere in quarantena e aver potenziato la flotta con l'arrivo di diverse navi (Gnv Bridge, Gnv Sealand, Gnv Aries e Gnv Antares più alcune altre con noleggi di breve termine), la notizia dell'anno è lo sbarco alle isole Baleari perché dal prossimo mese di luglio la società genovese opererà con due traghetti linee regolari fra Barcellona, Valencia, Ibiza e Palma di Maiorca. Gnv ha previsto partenze tutti i giorni da e per i porti di Barcellona e Valencia per Palma di Maiorca e Ibiza, oltre al collegamento diretto tra Palma di Maiorca e Ibiza. Focus sulla Spagna e sulle isole Baleari anche per Grimaldi Group che ha messo a segno un'importante acquisizione inseguita per molto tempo. Lo scorso aprile la società di traghetti partenopea ha infatti comunicato la firma con Armas Trasmediterránea Group di un Memorandum of Understanding per la vendita di alcuni asset e diritti di proprietà del gruppo spagnolo. L'accordo prevede l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi di cinque navi ro/pax nonché di due terminal nei porti di Valencia e Barcellona, oltre a uffici e magazzini ubicati nelle isole di Maiorca, Minorca e Ibiza. Destinate a entrare a far parte della flotta Grimaldi, tramite la nuova società Grimaldi Trasmed Logistica Espana, sono le navi Ciudad de Palma (anno di costruzione 2007), Ciudad de Granada (2001), Ciudad de Mahón (2000), Volcán del Teide (2010) e Volcán de Tijarafe (2007), tutte impiegate da Armas Trasmediterránea Group su vari collegamenti all'interno della Spagna. L'accordo tra le parti prevede, inoltre, l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi dei diritti per operare tra la Spagna Continentale e le Isole Baleari per il trasporto di merci e passeggeri sulle rotte marittime Barcellona Mahon (Minorca), Barcellona Palma de Mallorca, Barcellona Ibiza, Valencia Mahon, Valencia Palma de Mallorca e Valencia Ibiza. Grazie a questa acquisizione il Gruppo Grimaldi incrementa la propria presenza sul mercato del trasporto passeggeri, nel mercato spagnolo e consolida il proprio market share nel Mediterraneo. Particolarmente degno di nota è infine il fatto che aumenta la concorrenza nel trasporto passeggeri fra Malta e la Sicilia. La stagione estiva 2021 vedrà infatti un significativo aumento delle linee e della concorrenza per il trasporto marittimo di carichi rotabili e passeggeri fra Malta e la Sicilia con traghetti veloci. La nuova compagnia di navigazione Ponte Ferries Ltd che ha da poco acquistato il catamarano Bonanza Express ribattezzato Hsc Artemis ha annunciato l'avvio di un nuovo collegamento con il porto di Augusta mentre l'altro player, Virtu Ferries, il raddoppio dei suoi collegamenti. Oltre alla linea ormai consolidata fra Malta e Pozzallo servita dal 1988, quest'ultima compagnia inaugurerà una seconda rotta fra i porti di Catania e Malta. Su questo nuovo collegamento sarà impiegato il catamarano Jean De La Valette che andrà ad aggiungersi Saint John Paul II attivo fra Pozzallo e Malta. Con una capacità di 800 passeggeri e un garage per 156 veicoli o 60 veicoli e 20 rimorchi, il Jean De La Valette sarà il secondo catamarano ro-pax più grande ad alta velocità in servizio nel Mediterraneo, secondo solo al Saint John Paul II.

Shipping Italy

Focus

I traghetti chiedono di rimuovere il limite della capacità ridotto al 50%

Dopo la ripartenza delle sue navi nel Mediterraneo (con Costa Smeralda da Savona e Costa Luminosa da Trieste), Costa Crociere prosegue con il programma di ripresa graduale degli itinerari annunciando alcuni importanti aggiornamenti per la stagione 2022 che coinvolgeranno anche la parte finale della stagione in corso. Le novità principali riguardano le tre navi più moderne della compagnia italiana: Costa Firenze, Costa Toscana e Costa Smeralda. Costa Firenze, ultima arrivata della flotta e dedicata al Rinascimento fiorentino, entrerà in servizio il prossimo 4 luglio da Savona, continuerà a operare nel Mediterraneo sino a fine novembre 2021. Nel corso dell'inverno 2021-22 sarà invece a Dubai, dove proporrà crociere negli Emirati Arabi, Oman e Qatar, che permetteranno di visitare anche Expo 2020 Dubai. Da aprile 2022 Costa Firenze tornerà a offrire crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna. La presenza di Costa nel Mediterraneo sarà ulteriormente rafforzata da Costa Toscana, nuova nave green alimentata a gas naturale liquefatto, attualmente in costruzione, che debutterà a dicembre 2021. Per tutto il 2022 sarà dedicata a crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, che consentiranno di visitare nella stessa vacanza due destinazioni spagnole di grande fascino, come Barcellona e Valencia in primavera, oppure Ibiza e Valencia in estate. Nell'inverno 2021/2022, l'attuale ammiraglia Costa Smeralda sostituirà la gemella Costa Toscana in Sud America, per poi fare ritorno nel Mediterraneo per crociere in Italia, Francia e Spagna. L'offerta Costa per l'inverno 2021-22 sarà completata da altre quattro navi. Costa Diadema ripartirà il 26 settembre da Savona, offrendo crociere lunghe in Turchia e Grecia o Spagna e Portogallo, per poi posizionarsi nei Caraibi da dicembre, con tre diversi itinerari alla scoperta delle più belle isole caraibiche. Costa Fascinosa tornerà in servizio il 23 settembre, sempre da Savona, per crociere di 10 giorni dirette a Lisbona, per poi spostarsi in Sud America durante l'inverno. Costa Deliziosa continuerà con il suo programma di crociere nel Mediterraneo orientale sino all'8 gennaio 2022, quando partirà per il Giro del Mondo. Infine, Costa Luminosa, già attualmente operativa nel Mediterraneo orientale, durante il prossimo inverno proporrà crociere di due settimane nelle isole Canarie o in Israele. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi. L'ultima novità in casa Msc in tema di ripartenza è invece la ripresa, a partire dal 26 giugno, delle operazioni anche in Spagna, dopo all'Italia, con l'ammiraglia della flotta Msc Grandiosa che farà tappa settimanalmente nello scalo catalano. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia. La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito. Msc Grandiosa offre crociere di sette notti nel Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta a Malta e, dal 26 giugno, anche Barcellona ogni sabato. Inoltre, a partire dal 30 luglio, MSC Grandiosa modificherà l'itinerario aggiungendo Genova il venerdì e toccando Barcellona, Genova, La Spezia e Civitavecchia. Le altre navi che stanno già navigando sono Msc Seaside, anch'essa nel Mediterraneo occidentale, e Msc Virtuosa, con crociere intorno alle isole britanniche dedicate esclusivamente ai residenti nel Regno Unito. Nel



I traghetti chiedono di rimuovere il limite della capacità ridotto al 50%

Dopo la ripartenza delle navi nel Mediterraneo (con Costa Smeralda da Savona e Costa Luminosa da Trieste), Costa Crociere prosegue con il programma di ripresa graduale degli itinerari annunciando alcuni importanti aggiornamenti per la stagione 2022 che coinvolgeranno anche la parte finale della stagione in corso. Le novità principali riguardano le tre navi più moderne della compagnia italiana: Costa Firenze, Costa Toscana e Costa Smeralda. Costa Firenze, ultima arrivata della flotta e dedicata al Rinascimento fiorentino, entrerà in servizio il prossimo 4 luglio da Savona, continuerà a operare nel Mediterraneo sino a fine novembre 2021. Nel corso dell'inverno 2021-22 sarà invece a Dubai, dove proporrà crociere negli Emirati Arabi, Oman e Qatar, che permetteranno di visitare anche Expo 2020 Dubai. Da aprile 2022 Costa Firenze tornerà a offrire crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna. La presenza di Costa nel Mediterraneo sarà ulteriormente rafforzata da Costa Toscana, nuova nave green alimentata a gas naturale liquefatto, attualmente in costruzione, che debutterà a dicembre 2021. Per tutto il 2022 sarà dedicata a crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, che consentiranno di visitare nella stessa vacanza due destinazioni spagnole di grande fascino, come Barcellona e Valencia in primavera, oppure Ibiza e Valencia in estate. Nell'inverno 2021/2022, l'attuale ammiraglia Costa Smeralda sostituirà la gemella Costa Toscana in Sud America, per poi fare ritorno nel Mediterraneo per crociere in Italia, Francia e Spagna. L'offerta Costa per l'inverno 2021-22 sarà completata da altre quattro navi. Costa Diadema ripartirà il 26 settembre da Savona, offrendo crociere lunghe in Turchia e Grecia o Spagna e Portogallo, per poi posizionarsi nei Caraibi da dicembre, con tre diversi itinerari alla scoperta delle più belle isole caraibiche. Costa Fascinosa tornerà in servizio il 23 settembre, sempre da Savona, per crociere di 10 giorni dirette a Lisbona, per poi spostarsi in Sud America durante l'inverno. Costa Deliziosa continuerà con il suo programma di crociere nel Mediterraneo orientale sino all'8 gennaio 2022, quando partirà per il Giro del Mondo. Infine, Costa Luminosa, già attualmente operativa nel Mediterraneo orientale, durante il prossimo inverno proporrà crociere di due settimane nelle isole Canarie o in Israele. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi.

L'ultima novità in casa Msc in tema di ripartenza è invece la ripresa, a partire dal 26 giugno, delle operazioni anche in Spagna, dopo all'Italia, con l'ammiraglia della flotta Msc Grandiosa che farà tappa settimanalmente nello scalo catalano. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia. La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito. Msc Grandiosa offre crociere di sette notti nel Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta a Malta e, dal 26 giugno, anche Barcellona ogni sabato. Inoltre, a partire dal 30 luglio, MSC Grandiosa modificherà l'itinerario aggiungendo Genova il venerdì e toccando Barcellona, Genova, La Spezia e Civitavecchia. Le altre navi che stanno già navigando sono Msc Seaside, anch'essa nel Mediterraneo occidentale, e Msc Virtuosa, con crociere intorno alle isole britanniche dedicate esclusivamente ai residenti nel Regno Unito. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi.

corso di giugno ripartiranno in Adriatico anche Msc Orchestra, Msc Splendida e Msc Magnifica dall'Italia verso Grecia e Croazia, mentre Msc Seaview riprenderà gli itinerari il 3



Shipping Italy

Focus

luglio in Nord Europa alla scoperta di Germania, Svezia ed Estonia. A fine luglio, inoltre, entrerà in flotta anche Msc Seashore, la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia targata Msc offrirà crociere nel Mediterraneo occidentale.

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
DECRETO 28 aprile 2021 Delega di funzioni del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili al Sottosegretario di Stato sig. Giovanni Carlo Cancellieri.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.134 del 07-06-2021](#)

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
DECRETO 15 aprile 2021 Programma sperimentale di interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.135 del 08-06-2021](#)

EUROPA DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/921 DEL CONSIGLIO del 7 giugno 2021 che autorizza i Paesi Bassi ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota d'imposta ridotta

Pubblicato nella [GU LI 203 del 9-06-2021](#)

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/922 DEL CONSIGLIO del 7 giugno 2021 che autorizza la Danimarca ad applicare all'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota d'imposta ridotta

Pubblicato nella [GU LI 203 del 9-06-2021](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Nautica da diporto: il Ministro Giovannini firma la direttiva sui controlli nella stagione estiva 2021

Le disposizioni si applicano fino al 30 settembre

11 giugno - In vista della stagione turistica, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha firmato la direttiva sui controlli di routine sulle imbarcazioni da diporto a cui dovranno attenersi le Capitanerie di porto e le Forze di Polizia che operano in mare e nei principali laghi italiani. La direttiva, che si applica fino al 30 settembre 2021, ha l'obiettivo di razionalizzare le attività di controllo e indicare le priorità in materia di sicurezza della balneazione e della navigazione da diporto. Un'attenzione particolare dovrà essere posta nei controlli sul rispetto delle disposizioni per contenere e contrastare la diffusione del virus Covid-19. I controlli ordinari sulle unità da diporto sono finalizzati alla verifica della regolarità dei documenti, della presenza a bordo delle prescritte dotazioni di sicurezza e dell'idoneità dei titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica. Dopo un controllo con esito positivo viene rilasciato un bollino autoadesivo da applicare sull'imbarcazione in un punto ben visibile per evitare, di massima, ulteriori analoghi controlli di routine. I controlli sulla sicurezza della balneazione e della navigazione da diporto sono indirizzati principalmente alla vigilanza sul rispetto dei divieti di transito/navigazione nelle fasce di mare destinate esclusivamente alla balneazione, alla vigilanza dei tratti di mare dove più intenso è il traffico diportistico, alla verifica del rispetto dei limiti di navigazione nelle aree marine protette e anche al corretto smaltimento dei rifiuti. I controlli dovranno anche prevenire l'uso improprio di moto d'acqua, kite-surf, water walking ball e mezzi simili.

Il Ministro Enrico Giovannini ha ricevuto l'omologa austriaca Leonore Gewessler Cooperazione nella strategia per una mobilità più sostenibile e intelligente



8 giugno Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha ricevuto oggi l'omologa austriaca Leonore Gewessler. I due Ministri hanno confermato l'impegno, già anticipato al Consiglio Trasporti UE a Lussemburgo la settimana scorsa, di cooperare a livello europeo nell'attuazione della



Notiziario Assoporti

Focus

strategia per una mobilità più sostenibile e intelligente, sulla scia della recente Comunicazione della Commissione e facendo leva sulle straordinarie potenzialità del programma Next Generation EU. I Ministri hanno convenuto che gli ingenti investimenti previsti dai Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza suggeriscono l'opportunità di un approccio più coordinato a livello europeo per mettere a sistema e massimizzarne l'efficacia, anche al fine di avanzare nell'attuazione degli obiettivi del Patto Verde Europeo che, come hanno ribadito i Ministri, dovranno necessariamente e sempre di più informare le politiche nazionali ed europee dei prossimi anni. Sull'annoso tema del transito lungo il corridoio del Brennero, i due Ministri hanno preso atto delle perduranti differenze di vedute e dell'importanza al contempo di ricercare un possibile dialogo ispirato a principi europei. Nel medio periodo hanno convenuto che un contributo fondamentale alla soluzione dei problemi di traffico lungo il Corridoio del Brennero sarà assicurato dalla realizzazione del Tunnel ferroviario di base del Brennero. Rispetto al completamento di tale opera, Giovannini e Gewessler hanno confermato la priorità che vi attribuiscono i rispettivi Governi e l'aspettativa che tutti gli attori interessati, sia a livello nazionale che locale, lavorino con spirito cooperativo e convergente alla sua realizzazione il più presto possibile.

Giovannini: "Ecco i nuovi Commissari per sbloccare 40 opere"

Intervista del Ministro Giovannini rilasciata a Il Messaggero

7 giugno - Si riporta il testo dell'intervista che il Ministro Enrico Giovannini ha fatto con Il Messaggero, dal titolo: «Ecco i nuovi Commissari per sbloccare 40 opere» di Umberto Mancini.

Per approfondimenti clicca [qui](#)

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Giornata mondiale degli oceani: MITE in prima linea nell'attuazione della strategia marina

Da oggi in esclusiva su Raiplay E il mare come sta? con Piero Angela e il ministro Cingolani

8 giugno Oggi è la Giornata mondiale degli oceani, istituita nel 1992. Il tema di quest'anno è Oceano: vita e sostentamento per sottolineare il ruolo dei mari nella produzione di ossigeno e cibo e nell'assorbimento della CO2. Il 1° giugno scorso si è aperto il Decennio delle scienze del mare per lo sviluppo sostenibile voluto dalle Nazioni Unite, dall'Unesco e dalla Commissione internazionale oceanografica. Ieri il ministero della Transizione ecologica ha organizzato con l'Ispra il webinar su La Strategia per l'ambiente marino, oggi va in onda in esclusiva su Raiplay lo speciale E il mare come sta? con il divulgatore scientifico e conduttore televisivo Piero Angela, il ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani, lo scrittore esploratore e fotografo subacqueo Alberto Luca Recchi e la biologa marina dell'ISPRAmbiente Cecilia Silvestri. Un talk organizzato dal Mite in collaborazione con l'Ispra, Raiplay e Radio Rai appositamente per la Giornata mondiale degli oceani. Gli oceani rappresentano complessivamente il 71% della superficie della terra. Gli ecosistemi marini ospitano una ricca biodiversità e costituiscono una serie di servizi essenziali per l'uomo che vanno dall'approvvigionamento alimentare alla regolazione del clima alle attività ricreative. Dagli oceani, il più grande serbatoio di carbonio assorbito attivamente sulla terra, proviene oltre la metà dell'ossigeno che respiriamo. Pertanto, proteggere l'ambiente marino è fondamentale, non solo per la conservazione della biodiversità, ma anche per il benessere degli esseri umani e del pianeta. Ed è fondamentale anche per la nostra economia, in quanto molti settori dipendono direttamente o indirettamente dai nostri mari, dagli oceani e dalle coste (la cosiddetta Blue Economy). Tuttavia, l'ambiente marino e i suoi ecosistemi sono ancora soggetti a molteplici

pressioni e impatti derivanti dalle attività umane, che comprendono la pesca, la perturbazione dei fondali marini, l'inquinamento e il riscaldamento globale. Per fornire una soluzione al problema, l'Ue ha adottato la direttiva quadro sulla Strategia per l'ambiente marino, che prevede un approccio olistico volto a proteggere i mari e le coste favorendo l'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini. In questo contesto la Direzione generale mare e coste del ministero è in prima linea nell'attuazione della Strategia marina, collaborando con l'Ispra e il Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente (Snpa), gli istituti di ricerca e le aree marine protette. Il Piano di monitoraggio nazionale prevede attività di campionamento trasversali al fine di indagare gli elementi caratteristici dell'ambiente marino e i fattori di pressione e di impatto che gravano sugli ecosistemi. Un'ulteriore azione del ministero della Transizione ecologica è rappresentata dal servizio antinquinamento marino che opera lungo le coste dell'Italia per prevenire e contrastare l'inquinamento da idrocarburi in mare. Oltre a tale attività di pattugliamento e pronto intervento, è stata avviata un'attività sperimentale di raccolta dei rifiuti marini galleggianti e della plastica in mare. A livello internazionale, il ministero



Notiziario Assoporti

Focus

assicura il ruolo di presidenza di turno della Convenzione di Barcellona per la protezione del Mediterraneo dall'inquinamento. In questo ambito, particolare attenzione viene rivolta alla designazione del Mediterraneo quale area ad emissioni controllata di zolfo, denominata area Seca (Sulfur Emission Control Areas). Tutte le iniziative intraprese a livello di bacino del Mediterraneo contribuiscono al rispetto degli impegni assunti dall'Italia in campo internazionale, quali il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale previsti dall'Agenda 2030 e degli obiettivi di tutela della biodiversità previsti dalla Convenzione sulla biodiversità.

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Protocollo d'intesa tra Autorità e Carabinieri per una maggior tutela dei diritti dei passeggeri e della mobilità del paese
8 giugno - Comandi Provinciali dei Carabinieri e Uffici dell'Autorità per controlli congiunti presso i soggetti sottoposti a regolazione in materia di trasporti. Zaccheo: «Con questo protocollo ART eserciterà più efficacemente la propria attività a tutela dei diritti dei passeggeri e della mobilità del Paese, e verranno rafforzate le funzioni ispettive dell'Autorità sul territorio». Il Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, Gen. C.A. Teo Luzi e il Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Dott. Nicola Zaccheo, hanno sottoscritto oggi un protocollo d'intesa che disciplina l'attività di collaborazione tra l'Arma e l'Autorità per la tutela dei diritti dei passeggeri. La collaborazione riguarderà, in particolare: lo svolgimento di controlli congiunti presso i soggetti sottoposti a regolazione in materia di trasporti; lo scambio d'informazioni in ordine ad atti e comportamenti dei vettori e degli enti di gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto lesivi dei diritti di utenti e passeggeri; l'organizzazione di iniziative didattiche, formative e divulgative per favorire la condivisione di esperienze e lo scambio di «best practice». Il protocollo stabilisce anche una collaborazione «operativa», in base alla quale l'Autorità, allorché ritenga necessario eseguire controlli congiuntamente all'Arma, potrà richiedere il supporto dei Comandi provinciali Carabinieri. L'Arma garantirà l'assistenza ai funzionari dell'Autorità nell'esecuzione di controlli presso i soggetti sottoposti a regolazione in materia di trasporti, con il coinvolgimento dei Comandi territorialmente competenti. «La collaborazione istituzionale con l'Arma dei Carabinieri, quotidianamente impegnata nel garantire sicurezza ai cittadini ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Nicola Zaccheo ci consentirà di esercitare più efficacemente la nostra attività a tutela dei diritti dei passeggeri e della mobilità del Paese, nonché di rafforzare le funzioni ispettive sul territorio. Le iniziative volte alla condivisione di competenze e best practice, avviate grazie a questa collaborazione ha concluso Zaccheo costituiranno un importante e proficuo confronto per entrambe le amministrazioni».

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

La IX Commissione Trasporti al porto di Palermo

10 giugno - La IX Commissione parlamentare (Trasporti, poste e telecomunicazioni) è stata ospite stamane 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 (Fdl), 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. Ho conosciuto meglio una realtà, nelle sue varie sfaccettature, che rivendica con orgoglio il diritto di questo territorio a fare il



Notiziario Assoporti

Focus

salto di qualità in termini di modernizzazione e di crescita, senza per questo però rinunciare alle vocazioni originarie che adesso hanno una capacità di sviluppo più composto e più ordinato anche dal punto di vista pianificatorio. Noi, di contro, cerchiamo di rispondere con norme più snelle, evitando l'eccesso di burocrazia e velocizzando la realizzazione delle opere. È significativo che il presidente Monti sia stato nominato commissario per importanti opere portuali: oltre 300 milioni di interventi non sono poca cosa. 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 inesprese 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 cold ironing 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'avamposto 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.

La differenziata: un porto sicuro: inaugurato il deposito in porto

9 giugno - Oggi pomeriggio alla Banchina Puntone del porto di Palermo è stato inaugurato il deposito temporaneo per il potenziamento della raccolta differenziata proveniente dalle navi. Erano presenti, con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, e il segretario generale dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, ammiraglio isp. a., Salvatore Gravante, il direttore operativo Ecol Sea srl Fabrizio Alessandra, l'amministratore delegato Ecol Sea srl Massimo Alessandra, e il responsabile Ufficio Amianto Ecol Sea srl Giuseppe Alessandra. L'obiettivo raggiunto è stato quello di riqualificare le aree a disposizione e renderle idonee a incrementare le percentuali di raccolta differenziata. Sono stati individuati, e resi finalmente operativi, appositi depositi di rifiuti previsti dalla normativa vigente, che consentiranno - nel pieno rispetto della politica europea di salvaguardia dell'ambiente - una gestione eco-sostenibile dei rifiuti per andare verso un'economia sempre più circolare. La raccolta differenziata commenta Monti - è il presupposto di ogni politica di smaltimento ed è la soluzione che consente di ridurre il volume di rifiuti da destinare in discarica e di risparmiare materie prime ed energia. Perché la raccolta possa svilupparsi al massimo delle proprie potenzialità sono necessari il coinvolgimento e la collaborazione di tutti i soggetti: dalle amministrazioni pubbliche, ai cittadini, alle imprese, in una modalità di responsabilità condivisa. Una buona pratica di cui andiamo fieri come di tutto ciò che riguarda il decoro dei nostri spazi. La Ecol Sea s.r.l. è, da oltre trent'anni, concessionaria della licenza per l'esercizio del servizio di raccolta di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi prodotti dalle navi all'interno del porto di Palermo. Dopo aver operato prevalentemente per il ritiro dei rifiuti liquidi da circa un anno l'azienda ha esteso la sua attività anche ai rifiuti solidi urbani prodotti dalle navi. Nonostante le numerose criticità del periodo provocate dalla pandemia - la sospensione di quasi tutte le attività del trasporto

marittimo e, di conseguenza, la contrazione dei servizi resi alle navi sono state intraprese politiche di investimento in conformità alla linea dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ispirata dal presidente Pasqualino Monti e orientata verso una maggiore coesione tra porto e città, incrementando, quindi, ricettività verso le navi che scalano il porto di Palermo e offrendo al contempo maggiori servizi. Dopo circa un anno di gestione di tale attività, si è raggiunto circa il 40% di raccolta differenziata, aumentando anche la formazione del personale e le tecnologia a disposizione.



Notiziario Assoporti

Focus

Nel solco della quasi quarantennale attività nel porto di Palermo spiegano Fabrizio e Massimo Alessandra, cofondatori di Ecol Sea srl - siamo orgogliosi di aver contribuito alla realizzazione del deposito temporaneo per il potenziamento della raccolta differenziata e ci auguriamo di raggiungere al più presto il 100% di differenziata proveniente dalle navi. Un passo importante nella direzione di una città sempre più sensibile ai temi della salvaguardia dell'ambiente. Ora si punta a ottenere gli stessi risultati nei porti di Termini Imerese e Porto Empedocle, adeguando le relative aree garbage con opportuni investimenti.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

11 giugno - [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](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

A Pra' scala la prima portacontainer green a GNL

9 giugno - La CMA CGM Iguacu è la prima portacontaineri alimentata a Gas Naturale Liquefatto (GNL) a scalare un porto italiano attraccando al terminal PSA Pra'. 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 (CO₂, -30%) rispetto alla navigazione con i tradizionali combustibili fossili liquidi. La portacontainer CMA CGM Iguacu è una nave green 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.

Webinar. Le opportunità del trasporto intermodale

9 giugno - Si è concluso il terzo incontro del webinar di Promos Italia Il Miglio mancante dedicato al tema del trasporto intermodale. Il ciclo di webinar, organizzato in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e CISCO - Centro Internazionale Studi Containers, affronta gli aspetti più rilevanti della gestione delle fasi iniziali di spedizione e del ciclo di esportazione. All'incontro di martedì 8 giugno dal titolo "Le opportunità del trasporto intermodale per le imprese esportatrici" hanno partecipato oltre 50 aziende iscritte alle camere e unioni camerali socie di Promos Italia. Il tema principale dell'evento è stato il trasporto intermodale delle merci dai porti italiani e, in particolare, dai Ports of Genoa. Nello specifico si è parlato dei ruoli imprenditoriali coinvolti nel ciclo di trasporto combinato mare ferro, della gestione del primo e ultimo miglio stradale e infine delle dinamiche commerciali delle imprese ferroviarie e degli MTO (Multimodal Transport Operator). Il prossimo appuntamento è previsto per giovedì 1 luglio quando si parlerà delle procedure di esportazione.

Nuova illuminazione per il Porto di Savona

8 giugno - 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'area portuale ed 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.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Si apre una nuova stagione per la provincia di Massa Carrara. Firmato oggi accordo fra **AdSP**, CGIL CISL e UIL e Confindustria.

11 giugno - Si apre una nuova stagione per la provincia di Massa Carrara. Firmato oggi l'accordo fra **AdSP**, Organizzazioni sindacali confederali CGIL, CISL e UIL e Confindustria. Parte così una vera alleanza con l'industria per rilanciare porto e territorio, sviluppare l'occupazione e la sostenibilità ambientale. L'accordo è stato siglato da Mario Sommariva, Presidente dell'**AdSP**, Gozzani Paolo (CGIL), Andrea Figaia (CISL), Franco Borghini (UIL), Piero Neri, Presidente di Confindustria



Notiziario Assoporti

Focus

Livorno- Massa Carrara. Presente anche Umberto Paoletti, Direttore di Confindustria Livorno- Massa Carrara 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 politici 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** ML Orientale 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



Notiziario Assoporti

Focus

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 obiettivo. 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 obiettivi che ci siamo prefissati. Importante svolta nel porto della Spezia. Da oggi pescaggio a meno 14. Apertura alle portacontainers con maggiore carico a bordo.

9 giugno - Importante decisione assunta a seguito di una riunione operativa della Commissione Accosti del porto della Spezia di cui fanno parte numerosi membri della comunità portuale. Grazie ad un accordo, infatti, è stata assunta la decisione di aumentare i pescaggi delle navi che scalano il Molo Fornelli Est del porto mercantile della Spezia fino a 14 metri. Ciò a seguito all'analisi dei risultati di specifiche simulazioni di manovra. Che cosa cambia nel porto spezzino? Attualmente, il pescaggio massimo operativo è di 13,70. A seguito del programma di dragaggio eseguito dall'**AdSP**, e passando il pescaggio a meno 14,00, La Spezia Container Terminal è ora in grado di offrire vantaggiose condizioni di accosto che apporteranno ulteriori benefici ai propri clienti, aumentando in modo significativo l'appetibilità del porto della Spezia e relativo aumento di traffici. Infatti, l'aumento di 30 cm sul pescaggio implica la possibilità per le navi di trasportare ulteriore carico a bordo. Si tratta di un valore aggiunto non solo per i clienti che impiegano navi lungo la rotta Asia Mediterraneo (queste ultime sono solite attraccare lungo la banchina del Fornelli Est), ma anche per tutte le unità che scalano LSCT coinvolte su altre rotte transoceaniche. Oggi, sulla rotta Asia Mediterraneo, le navi impiegate hanno capacità nominali che variano dai 14,000 a 15,000 TEU, ed è intenzione di alcuni consorzi armatoriali aumentare fino a 16,000 TEU. L'incremento del pescaggio è dunque presupposto determinante per soddisfare la crescente domanda del mercato. Vi sarà anche un beneficio dal punto di vista della sicurezza, potendo disporre di un maggiore spazio d'acqua tra la chiglia e il fondale. Alla riunione, cui ha fatto seguito la lettera ufficiale della Capitaneria di Porto della Spezia che definisce le modalità operative per consentire le manovre di ormeggio e disormeggio alle portacontenitori, erano presenti: il C.V. (CP) Giovanni STELLA (Comandante della Capitaneria di porto della Spezia); il C.C. (CP) Giulio COLOTTO (Capo Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale); il 1° M.Ilo NP Francesco LONGOBARDI (Nostromo del porto); il C.I.c. Roberto MAGGI (Corporazione piloti del porto della Spezia); Alberto SANDRE (Rimorchiatori Riuniti Spezzini); Walter MARIOTTI (Capo Gruppo Ormeggiatori del porto della Spezia); Davide VETRALA (Autorità di Sistema Portuale M.L.O.); Walter CARDACI (L.S.C.T. S.p.A.); Alessandro PELLEGGRI (L.S.C.T. S.p.A.). Sono stati per ora esclusi ulteriori incrementi di pescaggio, in considerazione dell'attuale morfologia dei fondali. Questa possibilità verrà affrontata una volta eseguite le previste operazioni di bonifica e dragaggi, previsti per settembre 2022. Restano invariate le prescrizioni di sicurezza già previste dalla Capitaneria di porto della Spezia per unità con pescaggi fino a 13,70 mt, mentre per unità con pescaggio da 13,71 mt a 14,00 mt le manovre, almeno in una fase iniziale, dovranno essere eseguite in orario diurno con l'ausilio di due piloti (sia in ingresso che in uscita), tre rimorchiatori di adeguata potenza con un ulteriore rimorchiatore disponibile all'occorrenza in banchina. Naturalmente verranno esaminate di volta in volta in sede Commissione Accosti marea favorevole e condizioni meteomarine. Il C.V. Stella, ha avanzato una proposta all'**ADSP**, da questa accolta- ai fini cautelativi riferiti alla sicurezza della navigazione e in accordo con la Corporazione Piloti, un monitoraggio dello stato dei fondali del porto interessato dall'ingresso/uscita e del bacino di evoluzione delle navi di particolare pescaggio (sostanzialmente dal canale di ingresso del porto fino all'accosto del Molo Fornelli), attraverso l'effettuazione, da parte di una società specializzata e certificata, di un'analisi batimetrica, da realizzarsi almeno due

volte l'anno (entro il 30 giugno ed entro il 31 dicembre).

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Recovery Plan, 120 milioni per il porto di Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP Musolino: "Un risultato complessivamente positivo che ci consentirà di avere le risorse necessarie per completare una vera e propria trasformazione del porto, che inciderà positivamente anche per la città e il territorio del futuro"

7 giugno - Dal Fondo complementare al PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza)



Notiziario Assoporti

Focus

arrivano 120 milioni di euro per il porto di Civitavecchia. Nel Fondo sono stanziati risorse che verranno utilizzate dall'**AdSP** per la crescita sostenibile del network dei Porti di Roma e del Lazio, nel rispetto dei criteri di rilevanza, efficienza, efficacia, impatto e sostenibilità definiti dall'Unione Europea nel Piano Next Generation EU. In particolare, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha stanziato per il porto di Civitavecchia, in attesa dei passaggi ulteriori per la effettiva concretizzazione dei finanziamenti, nell'ambito del Recovery Plan, 120 milioni di euro suddivisi tra i seguenti progetti: 10,10 milioni per il ponte di collegamento con l'antemurale; 26,65 milioni per il II lotto di prolungamento della banchina 13 dell'antemurale; 43,25 milioni per l'apertura della bocca a sud dello scalo, con il nuovo accesso al bacino storico, e 40 milioni di euro per il cold ironing, ossia per l'elettificazione di alcune banchine del porto di Civitavecchia per alimentare le navi in sosta, permettendo di spegnere i motori. "Si tratta di un risultato comunque positivo - commenta il presidente dell'**AdSP** Pino Musolino - che, insieme ai 69 milioni di euro già ottenuti per l'ultimo miglio ferroviario, ci consentirà di avere le risorse necessarie per effettuare una vera e propria trasformazione del porto, che inciderà profondamente e positivamente anche sulla città e il territorio circostante. Con questi interventi andremo infatti a gettare le basi per programmare quello che potranno diventare Civitavecchia ed il territorio nel futuro, sia per quanto concerne i flussi turistici che per l'organizzazione della logistica a supporto dei nuovi traffici portuali. Il tutto in un disegno complessivo di crescita e sviluppo sostenibile del porto, e più in generale di tutta l'area che gravita attorno a Civitavecchia e all'alto Lazio".

Presentati questa mattina a Fiumicino i risultati del Progetto Fishing For Litter, raccolti 25.000 kg di rifiuti in mare.

Il Presidente Musolino: "Risultati molto soddisfacenti e in linea con le politiche ambientali messe in campo da questa **AdSP** non solo a Fiumicino ma anche a Civitavecchia".

8 giugno - I risultati presentati oggi spiega il Presidente Musolino nella giornata mondiale degli oceani, sono sicuramente molto soddisfacenti. del Progetto Fishing for litter per il recupero della plastica in mare da parte della flotta Pescherecci non solo di Fiumicino ma anche di Civitavecchia che in soli due anni hanno raccolto oltre 25 tonnellate di rifiuti in mare. Si tratta di un progetto molto ben articolato in linea con la nostra vision che coniuga la crescita economica e occupazionale alla tutela ambientale e alle politiche di sviluppo sostenibile che come **AdSP** stiamo portando avanti nei nostri porti, ponendo in questo caso, particolare attenzione alla pulizia delle acque della regione e alla salvaguardia dell'ecosistema marino. Un vero esempio di come i porti non debbano più essere concepiti solo come snodi logistici. I porti oggi sono in prima linea nell'innovazione e con azioni sostenibili rappresentano una parte importante di una filiera più lunga dell'economia circolare. Questa mattina il presidente Nicola Zingaretti ha illustrato i risultati del progetto Fishing for litter per il recupero e il riciclo della plastica raccolta in mare dai pescherecci durante le operazioni di pesca. Presenti all'iniziativa anche il presidente di Corepla, Giorgio Quagliuolo, l'assessore regionale al Ciclo dei Rifiuti, Massimiliano Valeriani, il sindaco di Fiumicino, Esterino Montino, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino, il direttore Marittimo del Lazio, Francesco Tomas, il direttore generale di Arpa Lazio e vicepresidente del Sistema nazionale di protezione ambientale, Marco Lupo, il responsabile Legambiente Lazio, Roberto Scacchi, e Gianpaolo Bonfiglio, presidente del Medac e responsabile della cooperativa dei pescatori. In circa due anni 26 pescherecci hanno raccolto oltre 25.000 kg di rifiuti in mare - recuperate con le reti dalle imbarcazioni dei pescatori tra i 16 e 120 metri di fondale e una distanza da 3 a 14 miglia dalla costa - lungo il litorale laziale da Anzio a Civitavecchia. Dei rifiuti in plastica raccolti, il 34% è costituito da imballaggi in plastica (8% bottiglie, 8% film, 1% polistirolo, 17% altri imballaggi) mentre il restante 66% è costituito da residui organici, reti da pesca e da cantiere, stracci e corde in canapa e altri materiali. Tutto il materiale raccolto e selezionato è stato inviato a un centro specializzato per valutarne la riciclabilità e ottenere nuova materia

prima. Con la nuova plastica riciclata sarà possibile realizzare degli arredi urbani come quelli donati al Comune di Fiumicino e posizionati lungo la passeggiata sulla banchina di via Torre Clementina. Nel corso dell'iniziativa, inoltre, sono stati donati nuovi arredi urbani al Comune di Fiumicino realizzati con la plastica riciclata, tra cui quattro panchine, ed è stato consegnato ai comandanti dei pescherecci coinvolti nel progetto il logo Pesca Responsabile, come riconoscimento



Notiziario Assoporti

Focus

per l'impegno e il contributo fornito nella pulizia e nella salvaguardia del patrimonio marino del Lazio. La manifestazione, infine, ha visto la partecipazione di alcune classi delle scuole di Fiumicino, che hanno partecipato a laboratori didattici curati da Legambiente sul tema della raccolta differenziata e della sostenibilità ambientale, al termine dei quali sono stati distribuiti fumetti e borracce di Capitan Ambiente realizzati dalla Regione Lazio e tanti altri gadget in plastica riciclata da parte di Corepla.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

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.

11 giugno - 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

PARTECIPARE AL MEETING, BASTA CLICCARE IL SEGUENTE LINK

<https://admin.rafikyconnect.net/s-rafikyconnect-374-711-6433>

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Vedrai ciò che un giorno desiderasti.

Tra passato e futuro. Un progetto culturale per il Porto di Gioia Tauro.

7 giugno - Il Porto di Gioia Tauro e il suo cono di mare e di terra fino allo Stretto saranno al centro di un progetto culturale di arte visiva Vedrai ciò che prima desiderasti. Nuove visioni in contrappunto tra passato e futuro, cultura e innovazione, a cura dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. L'obiettivo del progetto, che sarà realizzato dal team di Open Lab Company SRL, è la produzione di uno short film di promozione che racconterà in suoni e in immagini la bellezza e le peculiarità di uno scalo sempre più sostenibile e tra i più avanzati al mondo per tecnologie applicate, tornato dallo scorso anno agli



Notiziario Assoporti

Focus

onori delle statistiche per i risultati che hanno fatto registrare un balzo in avanti dei traffici di circa il 25%. Una bellezza tecnica che sarà coniugata e declinata, in contrappunto, con l'altra bellezza, quella del territorio e del suo patrimonio culturale che si ricollega all'identità millenaria di uno dei luoghi più affascinanti e misteriosi al mondo, dove il mito si fonde ancora oggi con la leggenda. Su un'idea e con la consulenza scientifica di Patrizia Nardi, esperta in valorizzazione del patrimonio culturale e responsabile di importanti riconoscimenti UNESCO, il film avrà la regia di Francesco De Melis, compositore e antropologo-cineasta formatosi alla scuola di Diego Carpitella, con al suo attivo numerosi e suggestivi lavori sul tema del mare. Le Autorità Portuali istituite con la legge 84/1984 -ha commentato Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro - hanno fra loro compiti, oltre a quelli connaturati con la loro funzione logistica e commerciale, la valorizzazione delle attività del cluster marittimo anche in funzione della promozione della sua immagine, sia rispetto ai contesti di stretta competenza tecnica ed industriale che relativamente alla relazione con i territori. I porti sono e sono sempre stati, infatti, una risorsa economica, sociale e culturale di rilevante importanza per il Paese e questa progettualità è solo il primo passo per dare autorevolezza e riconoscibilità al Porto, anche nella relazione con il suo territorio. Il Porto di Gioia Tauro è un porto relativamente giovane, in questo momento in piena fase espansiva. Non ha alle sue spalle una città storica come la maggior parte dei porti italiani, ma si collega ad un territorio che esprime una ricchezza culturale importante, che questa Autorità vuole declinare e promuovere insieme alle peculiarità tecniche dello scalo. Nella ricerca di un filo conduttore e della necessaria relazione, anche identitaria, che il porto con il suo territorio deve necessariamente avere. E nella convinzione di dovere contestualizzare il Porto di Gioia Tauro nella storia industriale e commerciale, ma anche in quella culturale del Mediterraneo. In un momento storico particolarmente delicato, il valore della relazione assume un significato importante e lo sguardo e l'attenzione al porto e alla sua comunità, a ciò che rappresentano nell'ambito di una politica di governance che vuole guardare oltre lo sviluppo industriale del sistema portuale, diventa una nuova piattaforma di dialogo dentro la quale far convergere passato e presente, economia e lavoro, cultura e storia identitaria. Le riprese finalizzate alla produzione del film sono state realizzate grazie alla collaborazione di MSC e Grimaldi, dei terminalisti MCT e Automar e dei Comuni della Piana, del Segretariato Regionale del Ministero della Cultura, del Club UNESCO di Scilla e del FLAG dello Stretto. Per la promozione dello short film è in via di perfezionamento un importante piano di comunicazione nazionale ed internazionale. Il progetto ha il patrocinio della Regione Calabria, Federazione Italiana delle Associazioni e Club Unesco, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Città degli Ulivi, Città di Rosarno, Città di San Ferdinando, Grimaldi Lines, Mediterranean Shipping Company e avrà il patrocinio dei soggetti ministeriali di riferimento e di importanti contesti nazionali legati al mondo della cultura e del patrimonio culturale.

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

10 giugno - [Piani nazionali di ripresa: opportunità storica per crescita a lungo termine](#)

[9 giugno - Via libera definitivo del Parlamento al certificato COVID digitale dell'UE](#)

Consiglio Europeo

10 giugno - [Il Consiglio approva la nuova strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici](#)

7 giugno - [Neutralità climatica: il Consiglio adotta il Fondo per una transizione giusta](#)

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

9 giugno - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities. The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow the meeting through webstreaming. Thus, the next TRAN meeting will take place on Wednesday 16 June from 13.45 to 15.45 and from 16.15 to 18.15, and on Thursday 17



Notiziario Assoporti

Focus

June from 9.30 to 12.30.

[TRAN committee meetings 2021](#) (PDF - 48 KB)

[TRAN work in progress \(situation 09.06.2021\)](#) (PDF - 75 KB)

[TRAN Coordinators](#) (PDF - 12 KB)

[Tourism Task Force - composition](#) (PDF - 16 KB)

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

11 giugno - [ETS workshop](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

11 giugno - [Aides d'État: la Commission approuve un régime français en faveur des entreprises maritimes de transport de passagers soumises à concurrence internationale](#)

REGIONI

PNRR: Fedriga ed Emiliano, confronto odierno con il Presidente del Consiglio sancisce alleanza istituzionale per lo sviluppo e la ripresa

9 giugno - Un incontro molto positivo, utile e costruttivo che rilancia la centralità del rapporto fra il Governo e le Regioni e sancisce di fatto un'alleanza istituzionale per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Del resto solo attraverso una sinergia molto forte si possono raggiungere gli obiettivi ambiziosi previsti dal PNRR. Così il Presidente ed il Vicepresidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, Massimiliano Fedriga e Michele Emiliano, hanno commentato il vertice odierno a Palazzo Chigi con il Presidente del Consiglio, Mario Draghi. Proprio il corretto rapporto interistituzionale, ben sperimentato durante la pandemia hanno spiegato Fedriga ed Emiliano - è il viatico più giusto per un'efficace attuazione del PNRR, per evitare l'allungamento dei tempi o il mancato sfruttamento delle risorse. Abbiamo espresso un giudizio positivo sul decreto relativo alla governance del PNRR e il colloquio di oggi, del quale ringraziamo il Presidente del Consiglio, rafforza questa convinzione. In generale aggiungono Fedriga ed Emiliano - abbiamo riscontrato l'attenzione per il ruolo che possono svolgere le Regioni. Va riconosciuto, infine, - concludono Fedriga ed Emiliano - che molte proposte della Conferenza delle Regioni sono state accolte per quanto riguarda il lavoro della cabina di regia ed è positiva anche l'interlocuzione avviata con alcuni ministeri, grazie anche al coordinamento del ministro Gelmini, per gestire al meglio l'impatto degli investimenti sui singoli territori.

Conferenza Stato-Regioni

3 giugno - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Gelmini, ha esaminato il seguente ordine del giorno con gli esiti indicati: Approvazione dei report e dei verbali delle sedute straordinaria e ordinaria del 20 maggio 2021

APPROVATI

1. Parere, ai sensi del punto 2 della delibera CIPE n.10 del 28 gennaio 2015, sullo schema di delibera CIPESS sui Programmi Complementari 2014-2020 ai sensi dell'articolo 242 del decreto legge n.34/2020, predisposta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche di coesione.

PARERE RESO

2. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di un componente del Collegio dei revisori dei conti dell'Agenzia per la coesione territoriale, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del D.P.C.M. 9 luglio 2014, recante: Approvazione dello Statuto dell'Agenzia per la coesione territoriale.

RINVIO

3. Accordo, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera c), della legge 21 ottobre 2005, n. 219, sulla proposta del Ministero della salute di obiettivi e criteri per la ripartizione tra le Regioni, dei fondi destinati al funzionamento delle strutture trasfusionali regionali di coordinamento. Anno 2021.

SANCITO ACCORDO

4. Accordo, ai sensi dell'articolo 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra il Governo, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano sul documento recante Determinazione del fabbisogno di medici specialisti da formare per il triennio accademico 2020 2023, ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 368.

SANCITO ACCORDO

5. Intesa, ai sensi dell'articolo 115, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sulla proposta del Ministero della salute di criteri di ripartizione dei fondi per il sistema trapiantologico, di cui agli articoli



Notiziario Assoporti

Focus

10 comma 8, 12 comma 4, 16 comma 3 e 17 comma 2, della legge 1° aprile 1999, n. 91. Anno 2021.

SANCITA INTESA

6. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla proposta di obiettivi e criteri ai fini della ripartizione alle Regioni e alle Province autonome di Trento e Bolzano dei fondi da destinarsi all'attuazione dell'articolo 12 del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 207 (Rintracciabilità del sangue e degli emocomponenti), e dell'articolo 5 del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 208 (Sistema di qualità per i servizi trasfusionali). Anno 2021.

PARERE RESO

7. Designazione, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto del Segretario generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2021, del Rappresentante della Conferenza permanente per rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano nel Gruppo di Coordinamento Nazionale per la Bioeconomia istituito nell'ambito del Comitato Nazionale per la Biosicurezza, le Biotecnologie e le Scienze della Vita.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

8. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131 tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulla Proposta di modifiche e integrazioni all'Accordo di programma interregionale triennale relativo alla modalità di gestione dei progetti dei Centri di Residenza e delle Residenze degli artisti nei territori nel triennio 2018/20, ai sensi dell'articolo 43 del decreto ministeriale 27 luglio 2017 e successive modificazioni e integrazioni, recante Criteri per l'erogazione e modalità per la liquidazione e l'anticipazione di contributi allo spettacolo dal vivo, a valere sul Fondo Unico per lo Spettacolo, di cui alla legge 30 aprile 1985, n. 163.

SANCITA INTESA

9. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, sulla proposta del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali di ripartizione del Fondo nazionale per la montagna. Annualità 2020-2021.

PARERE RESO

10. Intesa, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, sulla Proposta di prelievo dal Fondo di Solidarietà nazionale e riparto tra le Regioni di euro 20.000.000,00 per gli interventi compensativi dei danni causati dalle gelate del periodo dal 24 marzo al 3 aprile 2020.

SANCITA INTESA

11. Intesa, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali che definisce, per l'anno 2021 e per le successive annualità, i criteri di priorità per l'assegnazione del contributo compensativo a valere sul Fondo di solidarietà nazionale della pesca e dell'acquacoltura.

SANCITA INTESA

12. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 135, della Legge 30 dicembre 2020, n. 178, concernente Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per triennio 2021-2023 sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali recante Stoccaggio dei vini di qualità.

SANCITA INTESA

13. Informativa, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla

documentazione relativa ai controlli su domande di pagamento e cartellonistica temporanea e permanente della sottomisura 7.3 PSR 2014/2020 (Banda Ultra Larga).

INFORMATIVA RESA

Conferenza Unificata

3 giugno - La Conferenza Unificata, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Gelmini, ha esaminato il seguente ordine del giorno con gli esiti indicati: Approvazione del report e del verbale della seduta del 20 maggio 2021.

APPROVATI

1. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla conversione in legge del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 recante Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti (A.S. 2207).

PARERE RESO

2. Parere, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di conversione in legge del decreto legge 18 maggio 2021, n. 65 recante: Misure urgenti relative all'emergenza epidemiologica da COVID-19. (PCM)

PARERE RESO

3. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 491, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, come modificato dall'articolo 29, comma 2, lettere b), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dell'interno, recante le procedure per l'istituzione della piattaforma unica nazionale informatica per il rilascio del Contrassegno Unificato Disabili Europeo (CUDE).

SANCITA INTESA

4. Designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del D.P.C.M. 21 settembre 2020,



Notiziario Assoport

Focus

di due rappresentanti presso la Commissione per la verifica dei progetti per l'accesso al Fondo per la valorizzazione e la promozione delle aree territoriali svantaggiate confinanti con le regioni a statuto speciale.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

5. Intesa, ai sensi dell'articolo 225, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sullo schema di decreto del Ministro della transizione ecologica e del Ministro dello sviluppo economico recante "Approvazione del Programma generale di prevenzione e di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio del CONAI (2019-2023).

SANCITA INTESA

6. Parere, ai sensi dell'articolo 1, comma 64, della legge 13 luglio 2015, n. 107, sullo schema di decreto del Ministro dell'istruzione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per la pubblica amministrazione, relativo all'organico del personale docente per l'anno scolastico 2021/2022.

PARERE RESO

EVENTI

Nulla da segnalare