



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 03 agosto 2021**



Prime Pagine

03/08/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 03/08/2021	8
03/08/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/08/2021	9
03/08/2021	Il Foglio Prima pagina del 03/08/2021	10
03/08/2021	Il Giornale Prima pagina del 03/08/2021	11
03/08/2021	Il Giorno Prima pagina del 03/08/2021	12
03/08/2021	Il Manifesto Prima pagina del 03/08/2021	13
03/08/2021	Il Mattino Prima pagina del 03/08/2021	14
03/08/2021	Il Messaggero Prima pagina del 03/08/2021	15
03/08/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/08/2021	16
03/08/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/08/2021	17
03/08/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/08/2021	18
03/08/2021	Il Tempo Prima pagina del 03/08/2021	19
03/08/2021	Italia Oggi Prima pagina del 03/08/2021	20
03/08/2021	La Nazione Prima pagina del 03/08/2021	21
03/08/2021	La Repubblica Prima pagina del 03/08/2021	22
03/08/2021	La Stampa Prima pagina del 03/08/2021	23
03/08/2021	MF Prima pagina del 03/08/2021	24

Primo Piano

02/08/2021	FerPress Assoporti: sottoscritto Patto per Parità di Genere. Tutte le AdSP partecipano al documento dedicato a superare le disuguaglianze	25
02/08/2021	ilmessaggero.it Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere	26
02/08/2021	Informare Le AdSP italiane hanno sottoscritto un Patto per la parità di genere	27

02/08/2021	Informatore Navale		28
Sottoscritto Patto per la Parità di Genere - Tutte le AdSP partecipano al documento dedicato al superamento delle disuguaglianze			
02/08/2021	Informazioni Marittime		29
Assoporti lancia un "patto per la parità di genere"			
02/08/2021	lastampa.it	<i>Teleborsa</i>	30
Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere			
02/08/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	31
Assoporti: patto per parità di genere			
02/08/2021	mit.gov.it		32
Porti: sottoscritto patto per la Parità di Genere 'Women in Transport'			
02/08/2021	Port News	<i>di Redazione</i>	33
Un Patto per la Parità di Genere			
02/08/2021	Sannio Portale		34
Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere			
02/08/2021	Sea Reporter		35
Assoporti, sottoscritto patto per le parità di genere			
02/08/2021	TeleBorsa		36
Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere			
02/08/2021	The Medi Telegraph		37
Assoporti, un progetto per la parità di genere			
02/08/2021	Transportonline		39
Assoporti e AdSP sottoscrivono patto per la parità di genere			
03/08/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 5	40
La crocieristica guarda al futuro			

Trieste

02/08/2021	Informatore Navale		41
VARD: CONSEGNA 'LE COMMANDANT CHARCOT' A PONANT			
02/08/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	42
'Le Commandant Charcot' consegnata da Vard			
02/08/2021	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	43
Fincantieri Vard consegna 'Le Commandant Charcot', prima nave da crociera rompighiaccio destinata ai viaggi polari, alla Ponant			
02/08/2021	The Medi Telegraph		44
Vard consegna la nave dei ghiacci			

Venezia

02/08/2021	INordEstQuotidiano		45
Stop a grandi navi alla Marittima di Venezia: attesa una perdita di almeno 82 milioni per l' economia cittadina			
02/08/2021	Corriere Marittimo		46
Per ANAC la concessione a Venezia Terminal Passeggeri è legittima			
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 16	47
Il porto di Venezia essenziale per l'economia della città			

Savona, Vado

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 22	48
Regioni, politica e impresa compatti su bypass strategico del Ponente ligure			

Genova, Voltri

02/08/2021	Ansa		49
<hr/>			
02/08/2021	Il Vostro Giornale		50
<hr/>			
02/08/2021	larepubblica.it (Genova)	<i>Di Gino Bruni</i>	52
<hr/>			
02/08/2021	PrimoCanale.it		53
<hr/>			
02/08/2021	Ship Mag	<i>Mauro Pincio</i>	54
<hr/>			
02/08/2021	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	55
<hr/>			
02/08/2021	Shipping Italy		56
<hr/>			
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 15	58
<hr/>			
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 15	60
<hr/>			
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 22	61
<hr/>			

La Spezia

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 17	62
<hr/>			
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 22	63
<hr/>			
02/08/2021	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	64
<hr/>			

Ravenna

02/08/2021	FerPress		67
<hr/>			
02/08/2021	Informare		69
<hr/>			
02/08/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	70
<hr/>			
02/08/2021	Ravenna Today		72
<hr/>			
02/08/2021	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	74
<hr/>			
02/08/2021	ravennawebtv.it		76
<hr/>			
02/08/2021	Shipping Italy		78
<hr/>			

Marina di Carrara

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 17	80
Nuovo servizio Sifax Marina di Carrara - Algeria la portacontainer Djanet (Cnan) in viaggio inaugurale		
02/08/2021	Port Logistic Press <i>Ufficio stampa</i>	81
Dalla Cna di Massa e Carrara: "Toscana, Liguria e l'Emilia Romagna si mettano insieme per realizzare la Pontremolese"		

Livorno

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 14	82
Cambia segretario l'AdSp mar Tirreno settentrionale		
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 19	84
Visita ai lavori del microtunnel in porto a Livorno permetterà il transito a navi di ultima generazione		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 14	85
Giovanni Pettorino commissario straordinario AdSp MAC		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/08/2021	La Provincia di Civitavecchia	86
Ristori, Silvestroni rilancia		
02/08/2021	CivOnline	87
Silvestroni (FdI): "Subito i fondi per il porto di Civitavecchia"		
02/08/2021	CivOnline	88
Ristori, Silvestroni rilancia		
02/08/2021	Shipping Italy	89
I portuali di Civitavecchia battono cassa con lo Stato		
02/08/2021	CivOnline	90
Yep Med, nuovo incontro per il progetto di alta formazione professionale		
02/08/2021	Informazioni Marittime	91
Yep Med Civitavecchia, terzo incontro per la scuola di logistica		
02/08/2021	Sea Reporter	92
AdSP MTCS, terzo incontro per il progetto "YEP MED"		
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 20	93
Porti di Roma: positivo il traffico nel primo semestre Musolino: ripresa in tutti i settori anche nei container		
01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 20	94
In arrivo le grandi navi nel porto di Civitavecchia		

Napoli

02/08/2021	Anteprima 24	95
Fincantieri Castellammare, riunione in Regione. De Luca: "Tutelare e valorizzare il polo"		
02/08/2021	AskaneWS	96
Fincantieri Castellammare, De Luca: tutelare polo cantieristico		

02/08/2021	Campania Day News	<i>Redazione</i>	97
Fincantieri Castellammare, riunione in regione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca			
02/08/2021	Expartibus		98
Fincantieri Castellammare di Stabia (NA), riunione in Regione			
02/08/2021	FerPress		99
Campania: riunione in Regione con vertici dell' AdSP Tirreno centrale sul futuro di Fincantieri			
02/08/2021	Ildenaro.it		100
Fincantieri di Castellammare, vertice alla Regione. De Luca: Il disimpegno del Governo sarebbe intollerabile			
02/08/2021	Informazioni Marittime		101
Castellammare, Regione e porto vogliono un programma da Fincantieri			
02/08/2021	larepubblica.it (Napoli)	<i>Di Antonio Corbo</i>	102
Fincantieri, De Luca: "Disimpegno del Governo sarebbe intollerabile"			
02/08/2021	Metropolis Web	<i>Redazione</i>	103
Fincantieri, vertice in Regione. De Luca: «Tutelare il sito di Castellammare»			
02/08/2021	Napoli Village		104
Fincantieri, De Luca: 'Sarebbe intollerabile disimpegno del Governo su Castellammare'			
02/08/2021	Stabia Channel		105
Castellammare - De Luca bacchetta Fincantieri: "Ci dica quali progetti ha in mente per il cantiere stabiese"			
02/08/2021	Stabia Channel		106
Castellammare - Fincantieri, Nappi (Lega): «Parole di De Luca? Spettro di inadeguatezza politica»			
02/08/2021	Informare		107
Nel secondo trimestre del 2021 il traffico delle merci nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia è aumentato del +22,4%			
02/08/2021	Informatore Navale		108
DOMENICO DE ROSA, CEO DEL GRUPPO SMET, SUI FONDI DEL PNRR DESTINATI AI PORTI CAMPANI			
02/08/2021	Informazioni Marittime		109
Pnrr, De Rosa (Smet): diga foranea a Napoli e dragaggi a Salerno			
02/08/2021	Informazioni Marittime		110
Crociere a Napoli, arriva l' ammiraglia Msc Seashore			
02/08/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	111
Pnrr: fondi per i porti campani			

Salerno

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 21	112
Salerno Container Terminal ha presentato il progetto per elettrificare banchine e piazzali ad emissioni zero			

Brindisi

01/07/2021	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 9	114
Via libera alle infrastrutture nel porto di Brindisi banchina e colmata tra Petrolchimico e Costa Morena			

Taranto

02/08/2021	Informare		116
Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è cresciuto del +23,5%			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

02/08/2021	Informare		117
Dodici nuove straddle carrier per Medcenter Container Terminal			

Cagliari

02/08/2021 **Informatore Navale** 118
AdSP del Mare di Sardegna Massimo Deiana inaugura il 'Parco del Nervi'

Palermo, Termini Imerese

02/08/2021 **Port Logistic Press** *Ufficio stampa* 119
Msc e Costa insieme per rilanciare le crociere in quattro posti della Sicilia

Focus

01/07/2021 **Messaggero Marittimo Mensile** 120
Giovannini: un rapido avvio alle riforme del Pnrr

02/08/2021 **Il Nautilus** *Abele Carruezzo* 121
I porti possono essere centri operativi per la decarbonizzazione

02/08/2021 **Notiziario Assoporti** 123
Focus atti parlamentari

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it



Olocausto dimenticato
Il silenzio e l'oblio
sulla strage dei gitani
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 38



Fino al 13 agosto
Fotografia,
i giochi della luce
da pagina 25 a pagina 28
lo speciale in omaggio



Il caso Tunisia

LA COSTOSA INERZIA EUROPEA

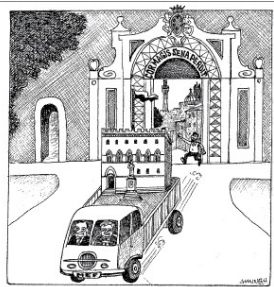
di **Angelo Panebianco**

Che cosa dovrebbe suggerirci la crisi in atto in Tunisia, un Paese che, da un momento all'altro, potrebbe precipitare nel caos della guerra civile? La crisi tunisina dovrebbe costringerci ad aprire gli occhi. L'Europa ha un serio problema di sicurezza ma non sembra rendersene conto. Lo sanno i professionisti che nei Paesi europei, a vario titolo, se ne occupano ma non lo hanno ancora capito le opinioni pubbliche. Il problema di sicurezza dell'Europa può essere così riassunto: Mamma America sembra intenzionata ad abbandonare i cuccioli al loro destino, non sembra più disposta a proteggerli dalle minacce incombenti. È cambiata l'America e sono cambiate le minacce.

Consideriamo l'Italia, il Paese europeo più esposto rispetto a quanto accade nel fianco Sud del Vecchio continente. La visita in Libia del ministro degli Esteri Di Maio, che segue quella del premier Draghi di qualche tempo fa, mostra l'attenzione e la preoccupazione del nostro governo. Siamo alla mercé di possibili ondate migratorie imponenti (se davvero la guerra civile esploderà in Tunisia ce ne accorgeremo subito) e il Mediterraneo è sempre più un mare controllato da potenze ostili: Russia, Turchia. Saranno loro nei prossimi anni a sorvegliare/amministrare il traffico di esseri umani fra Africa ed Europa. C'è poi il rischio terrorismo: nel Maghreb, Tunisia e Libia in testa, come in altre parti dell'Africa, non si contano i jihadisti che aspettano un'occasione per menar le mani.

continua a pagina 32

GIANNELLI



Camera, solo 13 assenti dei Cinque Stelle Sì alla fiducia sulla riforma della giustizia

LA BANCA DA SALVARE
Mps, Giorgetti
sta col premier
di **Andrea Ducci**

Caso Mps, il ministro e vice segretario della Lega, Giancarlo Giorgetti sta con il premier Draghi: «Concordo con la sua linea».

a pagina 10

IL RETROSCENA
Conte, corsa
contro il tempo
di **Claudio Bozza**
ed **Emanuele Buzzi**

Un'incognita per Conte: se si rimandasse il voto per lo statuto, slitterebbe la sua nomina a leader.

a pagina 9

Alla Camera passa la fiducia sulla riforma Cartabia con 458 sì, 46 no e un astenuto. Solo tredici assenti dei Cinque Stelle. L'ex premier Conte che ha lavorato per ricucire lo strappo ha parlato di «significativi miglioramenti». Oggi alla Camera il voto finale al testo. La bufera politica che si è scatenata per la trattativa tra il ministro del Tesoro e Unicredit sulla cessione di Mps ha messo sotto pressione i titoli in Borsa dei due istituti bancari. La spinta per chiudere in tempi stretti. La linea del ministro Daniele Franco esuberanti e investimenti per il territorio.

da pagina 8 a pagina 11

Draghi incontra i sindacati: nessun obbligo di green pass nelle aziende e nelle scuole per i prof

Lazio ostaggio degli hacker

Zingaretti: «È terrorismo, non paghiamo». Bloccato il software per i vaccini

Attacco hacker alla Regione Lazio. Paralizzato tutto il sistema informatico. L'ipotesi è che l'intrusione sia arrivata dall'estero. Per Nicola Zingaretti, il presidente della Regione si è trattato di «un'offensiva molto potente. È terrorismo, non trattiamo». Bloccato il software per i vaccini. Green pass, il premier Mario Draghi ha incontrato i sindacati: non ci sarà nessun obbligo nelle aziende e nelle scuole per gli insegnanti.

da pagina 2 a pagina 6

LE INDAGINI

L'intrusione con la password di un impiegato

di **Rinaldo Frignani**
e **Alessio Lana**

Le tracce degli accessi alla Rete hanno portato chi indaga al computer utilizzato da un impiegato regionale che abita a Frosinone. Altri attacchi nell'aprile 2020 al San Raffaele di Milano e allo Spallanzani di Roma.

a pagina 3

Tokyo 2020 Ferrari a 30 anni è argento nel corpo libero



La magia di Vanessa

di **Arianna Ravelli**

Alla quarta Olimpiade Vanessa Ferrari, 30 anni, ha finalmente centrato la medaglia. Seconda nel corpo libero ed è la prima volta per la ginnastica artistica italiana.

alle pagina 42 e 43 **Visentini**

LA RIFLESSIONE

Il tema unico del Covid e i toni (nuovi) per ripartire

di **Walter Veltroni**

Quale parola è arrivata per prima alle nostre orecchie o ai nostri occhi? È stata Wuhan o Codogno? Quando ci siamo resi conto davvero che la nostra vita stava per cambiare così radicalmente? Questo anno e mezzo sembra un'eternità. Sembra un incubo infinito, un inverno senza sosta, con pochi sprazzi di luce, una quaresima permanente interrotta solo da qualche sporadico sorriso, come la gioia per una vittoria calcistica o olimpica. Da quei giorni di gennaio del 2020 persino il nostro vocabolario è cambiato, sono mutate le parole che correvano dal cervello alla bocca, le conversazioni in famiglia o con gli amici.

continua a pagina 6

IL DOSSIER

Chi accende i roghi dolosi

di **Riccardo Bruno**

a pagina 18

Morandi: sono felice e torno a scrivere

Il cantante e l'incidente: «Ora muovo due o tre dita. Mia moglie è molto paziente»

GENOVA: I VOLTÌ E LE STORIE TRA MEMORIA E FUTURO



«Noi e il ponte, il primo anno della rinascita»

di **Alessandro Fulloni**
e **Andrea Pasqualetto**

Un anno fa a Genova veniva inaugurato il viadotto San Giorgio, il nuovo ponte. Storie e volti della rinascita.

a pagina 21

di **Chiara Maffioletti**

Una mano ancora non la usa e della sinistra «muovo solo due, tre dita: ma sono tornato a scrivere e faccio anche autografi». Gianni Morandi torna a parlare del suo incidente e non perde il sorriso: «Mi sta aiutando mia moglie, non bisogna lasciarsi sopraffare dalle difficoltà». La felicità «è un dovere». E con Jovanotti e Valentino Rossi un nuovo singolo, già diventato la hit dell'estate.

a pagina 40



10803
9 7711 20 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 460/2004 art. 1, c.1, D.D. Milano





“Da lunedì 2 agosto lei sarà **dispensato** dall’attività lavorativa. **Cordiali saluti**”
“Logista” licenzia così con **whatsapp** 90 dipendenti. **Cordiali saluti ai diritti**



Ben's Repell
REPELENTE
CONTRO ZANZARE e ZECCHÉ
SELLA

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

After Bite
LENITIVI DOPOPUNTURA
L'ORIGINALE!
SELLA

Martedì 3 agosto 2021 - Anno 13 - n° 212
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Io passo"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DECRETO ANTI-COVID

“Pass” per lavoro e scuola: ministri divisi, altro rinvio

ROTTUNO E SALVINI
A PAG. 10

REGIONE LAZIO E STATO

Sicurezza minata
L'attacco hacker studiato 2 mesi fa

BISIGLIA A PAG. 11

GLI ALTRI “ROSICANO”

Dietro quegli ori: carrozzone Fidal e veleni di doping



VENEMIALE A PAG. 8 - 9

IL NO DEI SINDACATI

Senato, bocciati i bonus: Calderoli inguaia Casellati

PROIETTI A PAG. 15

PAROLA DI OUTSIDER

L'amore va dove gli pare: *Lgbtq* significa umanità

Loredana Berté

Lgbtq+: a quanto pare questo acronimo altro non serve che a identificare tutte le sfumature della sessualità umana (eccetto quella c o m u n e mente più accettata dell'eterosessualità): Lesbiche, Gay, Bisex, Transgender, Transessuali, Queer, Questioning, Intersex, Pansessuali, Two-Spirit, Assessuati, Ally (amico, sostenitore e difensore della causa della comunità Lgbt, ndr).

A PAG. 17



VELOCIZZARE I PROCESSI

JACOBS MINISTRO DELLA GIUSTIZIA!

GRATTERI Esamina i pro e i contro della “riforma” modificata

“Fatti progressi. Ma la Cartabia taglia i processi, non li abbrevia”

Conte tra la folla a Bologna per i 41 anni della strage tenta di superare i mal di pancia 5S: “Abbiamo salvato 12/3 della Bonafede”. L'ex ministro conferma e oggi parla prima del voto

DE CAROLIS, GIARELLI E PACELLI DA PAG. 2 A 5



Pronti a fuggire

Marco Travaglio

Giuseppe Conte, sulla *Stampa*, dice cose giuste e una sbagliata. La prima giusta è che, in una maggioranza del genere, è già un miracolo se i 5Stelle - soli contro tutti - hanno salvato il grosso dei processi dalla mortecitura prevista dalla schiforima Cartabia modello base. La seconda è che non c'è alcuna “riforma Cartabia”: solo emendamenti contro un terzo della vera riforma, quella di Bonafede, che per gli altri due terzi resta, all'insaputa di tutti i partiti che la stanno votando. Sopravvive anche la blocca-prescrizione: la Cartabia ha tentato di aggirarla aggiungendovi la prescrizione non più del reato ma del processo (“improcedibilità”), se la sentenza d'appello non arriva entro 2 anni da quella di tribunale e quella di Cassazione entro 1 anno da quella d'appello. Così i reati avrebbero continuato a non prescrivere, ma si sarebbero prescritti quasi tutti i processi: se non era zuppa era pan bagnato. Invece la cosiddetta ministra della Giustizia ha dovuto cedere alla (tardiva) resistenza del M5S: escludendo i reati di mafia, violenza sessuale e traffico di droga; e triplicando i tempi per i reati con aggravante mafiosa e raddoppiandoli per quelli “ordinari”. Risultato: diverranno improcedibili solo i processi d'appello più lunghi rispettivamente di 6 o di 4 anni, cioè pochi. Per tutti gli altri, la prescrizione del reato resterà bloccata e si arriverà a sentenza definitiva. Così il pericolo principale è stato sventato, anche se i commentatori, ignoranti e/o in malafede, dicono l'opposto.

Tutto bene, allora? Niente affatto. La riforma, nella parte degli altri emendamenti Cartabia (cioè Ghedini-Bongiorno), resta una sconcezza: ma per fortuna è solo una legge delega e per entrare in vigore necessita di appositi decreti del governo, che si spera non faccia in tempo vararli. Nella parte (predominante) della Bonafede, invece, contiene 1,27 miliardi di *Recovery* stanziati dal Conte-2 per nuovi tribunali e carceri, assunzioni, ufficio del processo, digitalizzazione, notifiche semplificate ecc. Che poi è l'unica cosa che ci chiedeva l'Ue. Si poteva ottenere di più? Difficile: il M5S è solo, ma neppure l'appoggio di Pd e Leu (spartiti) avrebbe garantito i numeri per battere le destre (Iv inclusa). Però l'errore di Conte è dire: “Mai pensato a causare la crisi di governo”. Se l'avesse causata, la schiforima sarebbe passata nella prima versione: la peggiore. Ma, senza le migliori ingoiate da Draghi, buttarlo giù sarebbe stato il minimo sindacale. Se governi coi rappresentanti della criminalità che hanno appena visto condannare per mafia in appello i loro ex uomini di governo D'Alì e Cosentino (dopo B. Previti, Dell'Utri & C. per altri gravissimi reati), meglio tenersi sempre una via di fuga.

L'ORIGINE DEL CRAC BANKITALIA DIEDE L'OK SU ANTONVENETA

Quello che nessuno dice di Draghi & Mps



LA VERA STORIA

NEL 2007 L'ALLORA GOVERNATORE NON BLOCCÒ L'ACQUISTO SUICIDA DELL'ISTITUTO PADOVANO. MUSSARI E I SUOI: “È AL NOSTRO FIANCO”. POI SCOPPIÒ TUTTO QUANDO MARIO TRASLOCÒ ALLA BCE

BORZI E DI FOGGIA
A PAG. 6

L'INDAGINE A LONDRA

Pure Westminster è finito nelle mani delle solite lobby



PROVENZANI
A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Ora Salvini fa flop in tv a pag. 10
- Lerner Draghi, sinistra e banche a pag. 13
- Fini “Riforma” che aiuta i colpevoli a pag. 16
- D'Agostino Camere delegittimate a pag. 13
- Scanzi Renzi sudava, ma a tennis a pag. 13
- Gismondo Mascherine contro Delta a pag. 20

TRENT'ANNI DOPO

Sampdoro dei 7 nani: nel Boskov sbocciò un fiore

BECCANTINI A PAG. 18

La cattiveria

“Abbiamo vinto l'oro nel salto in alto” ha detto Matteo Renzi sventolando la bandiera del Qatar

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 182

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 3 AGOSTO 2021 - € 1,80 + € 4,50 con il libro IL GRANDE GATSBY

Preoccupata da Roma, Meloni mette un tutor ad arginare Michetti. Ma resta il dubbio: è peggio se perde o se vince?

Una volta imboccata una strada, bisogna andare a qualsiasi costo fino in fondo, o scesi aperti. Anche perché alternative non ce ne sono. E' per questo che adesso Giorgio Meloni ha messo in piedi attorno a Enrico Michetti, il suo candidato-

meno la propria lista ma vince. Dovrà fare studiare Michetti, il professor Di Gregorio. Correggerlo. E non sarà facile. Il confronto tra i candidati sindaco della capitale, giovedì, ha provocato svenimenti a destra. E' suonato l'allarme rosso. Michetti era stato presentato come Mr. Wolf, quello competente che riesce a i probanti, ma è scoperto che il candidato non meno conosce il suo stesso programma di governo. Evagola. Al punto che sul palco persino Virginia Raggi, messa accanto a lui, l'altro giorno sembrava l'intersezione tra Margaret Thatcher, Angela Merkel e Nilde Iotti. E infatti al candidato della destra chiedevano del futuro di Roma, e quello rispondeva parlando dell'impero romano da monnezza forse la portiamo nelle Galie. Poi gli chiedevano della Pubblica Amministrazione, e lui diceva che "La Pa è come la Pietà di Michelangelo". Neanche Corrado Guzzanti ai tempi dell'«Ottavo nano». E ancora: come

si dovrebbe spendere i soldi del Recovery a Roma? "Quando progetti non sai se ti serve tanto o poco. Ti serve il giusto. Non puoi saperlo prima". Svenimenti e sorrisetti. Ironia e compassione. E così via, in un climax ascendente, inarrestabile, da commedia all'italiana, culminato con il surreale abbandono pubblicitario. E poi tanto di non sapere rispondere, il candidato sindaco si è alzato e se n'è andato. Così. D'emble. E dire che conosceva in anticipo le domande che gli avrebbero fatto. Glielie avevano consegnate. Aveva persino delle risposte scritte, preparate da quei collaboratori che il partito, Fratelli d'Italia, già gli aveva caritatosamente messo accanto. Ma niente. "Mi ispirò all'imperatore Augusto. Quello che disse di voler essere tribuno della plebe a vita". Dovesse diventare sindaco che farà? Bella domanda. Le bighe al posto del car sharing? Ma c'è poco da scherzare. Un'onda di noia e

di sconforto soffoca la fiamma del desiderio. Matteo Salvini non vede l'ora di incalzare Giorgio Meloni di un insuccesso, tanto che ieri ha dovuto precisare che "su Michetti non ho nessun dubbio". Esecutio non peita. Ma c'è anche un interrogativo ancora più tormentoso, una specie d'insidia dei nervi: se Michetti alla fine dovesse vincere, come si fa? L'insidia stette, al governo del paese, hanno vissuto cinque anni di zavorra in Campidoglio, con la Raggi. Si votava alle politiche, e a Di Maio tutti mostravano le foto del disastro di Roma. A suo tempo anche Ignazio Marino è stato una specie di piccone sui sondaggi del Pd: quello parlava di "una città in crisi". E nel 2020, quando ci voterà per le politiche, potrebbe finire che a Meloni all'apice del successo qualcuno chieda: paraci del sindaco Michetti. E qua, allora, non si sa bene se sia meglio vincere o perderle queste comunali di Roma.

Scatta il semestre bianco

Draghi fa spallucce alle bizzze dei partiti: "Contano le riforme"

Gl obblighi con l'Ue, lo spread tra la propaganda leghista e le richieste reali di Pd e M5s. Una strategia

"Se tentenno è la fine"

Roma. Un setaccio e un tamburello. Mario Draghi per affrontare il semestre bianco, che da oggi lo attende, è pronto a dotarsi di questi due oggetti. Il primo è più importante - il setaccio - gli servirà per dividere il tramestrio dei partiti che vogliono e chiedono l'impossibile (con una comunicazione muscolare) dalle loro reali richieste nelle stanze che contano. Risatito: c'è uno spread niente male.



MARIO DRAGHI

Il tamburello, con i suoi sonagli da far vibrare con forza, il premier lo userà invece per scandire il ritmo di questi sei mesi di riezazione senza il babau delle elezioni: riforme, riforme, riforme. Come, d'altronde, da cronoprogramma scolpito al fianco del Pmr. Sicché dopo la "faticosa intesa" (copyright di Palazzo Chigi) sulla riforma del processo penale, tra poco toccherà a quella sul processo civile. Senza tentennamenti, anzi se potrebbero esserci nuovi scossoni. Draghi non è spaventato dal semestre bianco - raccontato spesso come l'eden dei partiti scalmanati che saltano su e giù perché se "mostrassi timori o elementi di debolezza sarebbe la fine". E cioè la palude, il gran rodo. Una campagna elettorale permanente prima con vista sulle amministrative di ottobre e poi in preparazione del gran ballo del Quirinale di febbraio. Se si incrociano i consiglieri di Draghi e si ricalca la linea di oggi si entra nel semestre bianco e vai a capire, un po' tutti aprono le braccia: "Figuriamoci se possiamo permetterci battute d'arresto in piena sessione bilanca, cambi la struttura di aggiustamento al Def". E quindi l'immagine di un Giovanni Drogo rinchiuso nella fortezza di Palazzo Chigi in attesa dell'assalto dei tartari della sua maggioranza non c'è. Continuerà il suo "distacco ancestrale" dalle beghe interne. Allo stesso tempo, però, Draghi racconta di essere consapevole che in questi sei mesi in Parlamento "qualcosa potrebbe cambiare per via dei player che dominano le singole forze che mi sostengono". Il pensiero corre ai rossignoli. Dalle parti dell'ex banchiere non si esclude di avere a che fare ancora con le minacce di Giuseppe Conte, seguito, per vedere l'effetto che fa, dal Pd, a volte sorprendente (e negativo). Nessuno erede in uno strappo del M5s, ma in nuove defezioni. Si divversa la dinamica con la Lega: Salvini abbassa (ora ce l'ha con il Viminale per gli sbarchi) e Giorgia storna. Con divisione teatrale dei ruoli. Saranno dunque per il premier sei mesi di lavoro normale, con due settimane di relax (la seconda e la terza di agosto). (Simone Cantieri)

Sanità sotto attacco

Un ricatto criminale allo stato? Così si fanno soldi sfruttando le fragilità (anche culturali)

Roma. Immaginate che qualcuno vi ruba le chiavi di casa, cambi la serratura della porta e vi lasci attaccato un cartello: se vuoi le nuove chiavi - e quindi accedere di nuovo a casa tua, con tutti i tuoi oggetti - devi pagarmi. E' più o meno questo ciò che è successo alla regione Lazio. Si chiama ransomware, ed è il metodo con cui si cripta (cioè si rendono illeggibili) un certo numero di dati per portarne in possesso dei quali sarà necessaria una chiave, quasi sempre in cambio di un corrispettivo economico. Il ransomware è diverso non solo tecnicamente, ma anche per gli obiettivi rispetto ad altri malware usati, per esempio, per raccogliere informazioni. Questa è la prima, fondamentale differenza da tenere a mente: chi fa spionaggio informatico supera i perimetri di sicurezza di enti pubblici e privati per raccogliere informazioni, che sono il valore economico dell'attività. Entrano, copiano, rubano e vanno via. Gli altri gruppi criminali non hanno necessariamente come obiettivo dati, ma il mettono fuori uso per soldi. Poi ci sono gli attori che si muovono con obiettivi ideologici: in quel caso sono quasi sempre dei virus che vengono introdotti nei computer altrui e che hanno un unico scopo, quello di distruggere tutto. E' proprio che, secondo quanto spiega al Foglio Corrado Giustozzi, esperto di cybersecurity, "la richiesta di terrorismo è sbagliata e controproducente: se dici che non ti è arrivata la parata di ricatto stai dicendo che non è un attacco criminale ma ideologico, e dai ragione a quelli che dicono che sono stati i No vax". Tutte le teorie che stanno circolando in queste ore sono non confermate, quasi sempre sbagliate, dice Giustozzi. (Pompij segue a pagina due)

Appello al governo Il green pass serve anche sui set per rilanciare la tv italiana

SIMONA ERCOLANI NELL'INSERTO IV

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Region Lazio in tilt

L'attacco informatico contro il sistema sanitario regionale è un monito per il resto d'Italia

Roma. Un attacco informatico avvenuto nella notte tra sabato e domenica ha bloccato quasi totalmente il mondo virtuale della regione Lazio. L'offensiva è stata fatta tramite ransomware, un virus informatico che a una volta entra in contatto e cripta i dati rendendo impossibile il funzionamento del sistema. Ieri pomeriggio, nel corso di una conferenza stampa, il governatore della Regione Lazio Nicola Zingaretti ha fatto il punto della situazione. Accanto a lui c'erano l'assessore alla Sanità, Alessio D'Amato, e il direttore delle Infrastrutture informatiche regionali, Vittorio Gallinella. "Si tratta probabilmente del più grave attacco informatico subito dalle istituzioni del nostro paese", ha detto Zingaretti.

La campagna vaccinale andrà avanti, hanno detto i vertici della regione, ma per un tempo indeterminato saranno bloccate le prenotazioni online dei vaccini. "Fino al 13 agosto abbiamo oltre 500 mila prenotazioni che saranno soddisfatte grazie allo sforzo economico del personale che sta registrando a mano i referti", ha spiegato l'assessore D'Amato che ha dato rassicurazioni anche sui green pass. "Sarà ancora disponibile sulle piattaforme nazionali (come l'app Io, ndr) E' un documento rilasciato dal ministero della Salute e la trasmissione dei dati dall'anagrafe vaccinale regionale a quella nazionale proseguirà, anche se con un po' di ritardo. Anche se dovessero essere inseriti manualmente, ma ci sarà al massimo un ritardo di 24 ore".

Gli effetti dell'attacco informatico però non finiscono qui. Per dare un'idea, anche il pc, l'assessorato D'Amato è in questo momento inutilizzabile. (De Rosa segue a pagina due)

MPS, PROVA PER TRE LEADER

La banca sensese per Draghi è un cerchio da chiudere. Per Letta, la chance di rompere col populismo bancario dei 5s. E per Salvini quella di smetterla con il sovranismo da "piccolo è bello"

Nell'apassionante romanzo economico che riguarda il futuro di una delle banche più sofferenti d'Italia c'è un elemento interessante che merita di essere messo a fuoco e che riguarda una particolare storia nella storia, che ha un gusto tutto politico. La storia in questione è relativa alla trasformazione del caso Mps in un test utile a quadrare con chiarezza la maturità delle tre leadership forse più importanti di questa stagione politica. E per alcune semplici ragioni l'operazione Unicredit Mps si presenta oggi come un termometro perfetto per misurare la capacità di parità di Mario Draghi, di Enrico Letta e di Matteo Salvini di sfidare l'agenda della demagogia e di governare con coraggio il principio di realtà. Siena è una sfida importante per la politica, perché il segretario del Pd ha scelto di candidarsi in quel collegio, lasciato sgarantito dall'ex ministro dell'Economia ed ex deputato del Pd Pier Carlo Padoan, nel frattempo divenuto presidente di Unicredit, e

spiega che Mps ha una chance di sopravvivenza solo all'interno di una grande banca europea, dove oltre tutto il socorro pubblicitario è anche di meno, mentre non ha alcuna speranza di sopravvivenza nella condizione attuale di Alitalia del credito. E succede così che nessuno tra Letta e Salvini abbia il coraggio di dire su Mps la verità. Nessuno ha il coraggio di dire che non c'è una logica economica nel rinviare decisioni inevitabili, ma c'è solo una logica strettamente elettorale. Nessuno ha il coraggio di dire che ogni rinvio costa soldi, perché mantiene una situazione inefficiente e insostenibile. Nessuno ha il coraggio di dire che le alternative proposte (niente aiuti ulteriori dallo stato o no spazzati) sono auspici non sostenuti da alcun calcolo economico che ne dimostri la fattibilità. Nessuno ha il coraggio di dire che dagli stress test pubblicati venerdì scorso emerge che Mps non reggerebbe a crisi improvvisa. Nessuno ha il coraggio di dire che Mps, senza Unicredit, avrebbe bisogno di un ulteriore aumento di capitale



perché gli avversari di Draghi, per due ragioni, il collegio di Siena possa riservare sorprese interessanti per tutti coloro che hanno interesse a vedere rafforzare la leadership del Pd. Ma Siena è una sfida molto importante anche per il presidente del Consiglio, perché le ragioni distinte, ma comunque convergenti. Nel curriculum impeccabile del presidente del Consiglio, che per la storia di Mps rappresenta una ferita ancora aperta e tutti ricorderanno. Da questo punto di vista, dunque, che il no allo spezzamento della banca sensese sono esplosi all'epoca del matrimonio dissenziente con il partito veneto, non ostacolato e anzi incentivato dall'allora governatore di Bankitalia Pier Carlo Padoan. Draghi è intervenuto valeva circa 3 miliardi di euro. Mps la pagò circa 10 miliardi). Anni dopo il cerchio si chiude e anche grazie alla mossa dei governi Draghi il quasi certo fallimento di Mps potrebbe essere evitato grazie alla triangolazione tra il Mef (azionista di Mps) e Unicredit. Mps è importante dunque per Draghi per ragioni simboliche (il cerchio che si chiude) ma è importante anche per ragioni politiche perché permette al presidente del Consiglio di dimostrare in purezza quello che è il suo approccio al tema dell'intervento di stato: stato quando si deve, mercato quando si può. Vale per Mps, forse varrà anche per Alitalia, certamente varrà per Cdp, il cui approccio nei confronti dei suoi gioielli controllati o partecipati (da Webuild a Tim) è passato dall'essere un "comprare a tempo indeterminato per riequilibrare le storture del mercato" a "comprare a tempo determinato, per riequilibrare alcune storture preoccupandosi poi di ridare interamente al mercato il controllo delle aziende partecipate". Stato quando si deve, mercato quando si può. La particolarità dell'agenda Draghi non è solo quella di essere in discontinuità con il recente passato politico ma è anche quella di essere un'agenda che almeno su questo punto non trova spago nell'ultimo della magistratura. E così, per tornare a Salvini e Letta, succede che nessuno dei leader più importanti della maggioranza abbia il coraggio di

Elogio del testosterone olimpico

I dieci minuti di virilismo atletico di Jacobs il Muscolo e di Tamberlì il Tendine, in un mondo dolcemente femminilizzato, sono gioia e machismo greco-classico. Mitigato dall'uncinetto

Allora diciamo tutta, non basta il rilancio sullo ius soli di Giovanni Malagò, che si gode la transnazionalità Texas-Descenzano della

DI GIULIANO FERREIRA
corsa di Jacobs e il translinguismo naturale del salto in alto ("amo-zeo", it's amazing") di Tamberlì telefonò con la fidanzata. Come ripara- zione alla destra più stupida del mondo, che ci onora delle sue sovrane scemenze e sovrastate, dobbiamo accennare la lode del testosterone.

La gioia degli atleti, in quei dieci minuti che hanno sconvolto le vecchie classifiche, e molto altro, dissolvendo nell'esultanza la noia unidimensionale di Olimpiadi più tristi e calde di sempre, aveva molto di più, di ciò che non è. Ci si può consolare, noi della generazione Zan, con la stupida madre di Jacobs, con i mental coach che ha piano per dieci minuti per il trionfo del ragazzo sul padre assente e sul suo spettro, ci si può ricalibrare con la magnifica promessa sposa del Salvatore Mattio, una specie di compagno di Alice nei sogni di Lewis Carroll, un re del nonsense, è sicuro però che quei due giovani maschi nell'atto di abbracciarsi avvolgevano nel ricambio il manifesto iconico dell'antiepoca. L'obiettivo, forse, nessuno è immune dalla libertà desiderante, ma erano di certo partner di nobili origini femminili (Chiara Gelonzi, una tattera di grande talento, una che fa arrabbiare tanto, ha subito scritto che non saprebbe fidarsi con uno dei due, il vuole entrare in America, anche se non è solo che sono belli, uno il Muscolo nella sua tensione al traguardo, l'altro il Tendine e l'altezza, sua e di Giacobbe). Non è solo quello di dentatura, sono i visi dei giovani e ingenui, allegria incontenente, nel Tendine accompagnati da

una pennatura hipster da road movie, che sembrano eroi di un mondo maschile classico, quello dei giochi di Sicilia, e tempi in cui alle donne toccava l'epos della vedovanza di Andromaca e dell'amore tradito di Didone, punto e basta.

Viviamo in un periodo normale e adulto, forse, che a queste cose non dovrebbe nemmeno farsi caso, eppure ci nutriamo di segni, patrimonio della nostra comune cultura, e di interpretazioni, scavalcando disinvoltamente i fatti ormai irrilevanti. Quindi si deve stare al gioco, e nel mondo dolcemente e saggiamente femminilizzato la quota macho dell'atletica che ha anche la sua esaltante quota rosa, non dovrebbe fare notizia né incepparsi nel commento. L'eroismo dell'atletica riguarda tutti, basti pensare al salto magico di Sara Simeoni, alle mille e più contrassegni di baldanza e trionfo al femminile. Ora è il momento, è stato il momento, di un virilismo atletico che può essere visto in diretta e riguardato nelle sue implicazioni dell'osservazione di costume. Naturalmente in questi giochi intorno al ruolo, che hanno preso tanto spazio nelle nostre vite esauste di luoghi comuni, qualcosa che riscatti l'esplosione testosterone era necessaria, e subito è arrivata, con il giubilo di noi veterani capaci di apprezzarla, la controimmagine della salva e alta del sublime geniale. In una qualche tribuna un tuffatore britannico bagnato nell'oro, come il ginnasta che si tuffa a Paestum. Tom Daley, sforzava all'uncinetto, stoffa rosa, pensando al suo trionfo, ai trionfi degli altri, e a suo marito.

Medaglia delle mamme senza paura

Viviana che aveva 18 anni quando corse col suo Marcell

C'ompiva sedici anni quel giorno, Viviana, quando la mamma, cantava un poeta. La sua di mamma invece, Viviana, quando è nato di anni

un mese. "Gli ho dovuto fare da padre e madre, ha avuto anche problemi fisici da piccolo".

CERCHI MAGICI
ni ne aveva diciotto. Ma fa lo stesso, vuol dire che ne aveva sedici anche lei quando era partita senza volarsi indietro, verso la vita laggiù nel Texas, verso la libertà insieme al suo soldato Lamont. "Conobbi il padre di Marcell a Vicenza, era un militare dell'esercito americano, aveva sedici anni e lui diciotto". Correrò assieme al suo amore, e batterò anche un sacco di coetanei, uomini o americani che fossero, al traguardo della medaglia. In quello sprint della giovinezza che laggiù in America, anche per il pundi Barack Obama, è soltanto il momento in cui la gravidanza è "un errore" da rimediare, a cui non si può condannare nessuna ragazza. Niente l'ha messa al sicuro, è soltanto la vita. E' andata a sbattere su un addio per colpa delle armi, quando Lamont partì per la Corea, e sulla realtà meno poetica di un ritorno a casa, a Desenzano sul Lago di Garda. Ma non sconfitta, e non da sola. Con Marcell, il suo bambino che non aveva nemmeno

un mese. "Gli ho dovuto fare da padre e madre, ha avuto anche problemi fisici da piccolo". I dieci minuti di virilismo atletico di Jacobs il Muscolo, e di Giacobbe Tamberlì il Tendine, in un mondo dolcemente femminilizzato, sono gioia e machismo greco-classico. Mitigato dall'uncinetto. Complice la gestione olimpica di Rai 2, così simile a tutte le vite in diretta del pomeriggio tv, i tinelli delle famiglie degli atleti sono diventati i commenti più ricercati. Le storie di Marcell, di Gimbo, di Vito Dell'Aquila, di Maria Centracchio sono diventate un inno alla famiglia italiana, tradizionale o allargata che sia. (Crippa segue nell'inserto I)



E' in edicola il secondo volume della collana "I foglianti de "Libri probati", classici che la cultura del cancellato oggi manderebbe al rogo. E' la volta de "Il grande Gatsby" di Francis Scott Fitzgerald. L'illustrazione è di Makkoz, la prefazione di Annalena Benini. Chiedete all'edicola.

LA SOLITA FIUFFA GIALLOVERDE SU MPS editoriale a pagina tre

Preparate i popcorn.



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
 MARTEDÌ 3 AGOSTO 2021 DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI Anno XLVIII - Numero 182 - 1.50 euro*
 www.ilgiornale.it ISSN 1120-883008 (Ed. Giornale del mattino)

**PARTE LA «FASE 2»
 I SEGRETI
 DEL SEMESTRE
 IN BIANCO**

di **Augusto Minzolini**

Immaginate un trapezio sospeso nell'aria, in cui i protagonisti della politica tentano le acrobazie più spericolate confidando nella rete che li proteggerà dal rischio di rovinose cadute. Il semestre bianco, che comincia oggi, è quella rete, perché in questo periodo si possono minacciare crisi, oppure le alleanze più incredibili senza subire alcuna conseguenza, visto che nei sei mesi che precedono l'elezione del nuovo capo dello Stato non è possibile andare a votare. Si tratta, però, di un mero esercizio muscolare, che produce scontri verbali e pochi fatti. Specie negli attuali frangenti.

La cronaca lo dimostra: Giuseppe Conte minaccia la crisi sulla riforma della giustizia, ma nel momento faticoso è pronto a innestare la retromarcia; Matteo Salvini, si può star sicuri, si comporterà allo stesso modo sull'immigrazione; e semmai a Enrico Letta venisse in mente di tentare qualche schiribizzo sul Monte dei Paschi di Siena, si può scommettere che l'epilogo sarebbe analogo. Insomma, chi si aspetta un ribaltone in questa fase è destinato ad andare in bianco.

La verità è che nessuno può permettersi di mandare a casa il governo quando il Paese ha una crescita economica tendenziale del 5,5% su base annua, superiore a quella degli altri Paesi europei. Sotto gli occhi vigili dell'Europa, una crisi di governo ora si trasformerebbe in un mezzo suicidio non solo per l'autore di una simile trovata, ma anche per il Paese, che rischierebbe davvero la bancarotta. Quindi le vere operazioni possono riguardare la corsa per il Quirinale e i possibili mutamenti che provocherà nella geografia politica del dopo-Covid (la scelta di Mattarella 7 anni fa archiviò il patto del Nazareno tra Berlusconi e Renzi).

Sull'argomento Colle ci sono due pregiudiziali da sciogliere. Innanzitutto l'ipotesi di una riconferma del recalcitrante Mattarella che, però, nasconde un'insidia per il Pd: se l'attuale capo dello Stato decidesse, in caso di rielezionamento, di dimettersi dopo due-tre anni, tenendo conto dei sondaggi sul prossimo voto politico, consegnerebbe la scelta del suo successore nelle mani del centrodestra. Poi, c'è l'opzione Draghi: inutile dire che il premier è più che interessato al Quirinale e ha dalla sua la motivazione non certo peregrina che dal Colle potrebbe svolgere il ruolo di garante con l'Europa per sette anni, cioè per l'intero periodo in cui dovrà essere realizzato il Pnrr. Draghi, però, per avere i voti di un Parlamento che non vuole andare a casa, deve assicurare a senatori e parlamentari un governo che duri fino al 2023: da qui nasce la suggestione di una nuova area politica che assecondi un simile disegno, «il partito di Draghi senza Draghi».

Se queste due ipotesi non si verificassero, ogni candidatura sarà possibile. Da quella di Pier Ferdinando Casini che si muove nell'ombra, a quella di Marcello Pera tenuta in caldo da un pezzo di centrodestra. E, perché no, in uno scenario ipotetico, può esserci anche l'ipotesi Berlusconi: nell'anno dei referendum, l'approdo del Cav al Quirinale sarebbe il segno più tangibile che la stagione del giustizialismo è definitivamente chiusa.

Brachino e Napolitano a pagina 10

TERRORISMO INFORMATICO IL VIRUS DEI PIRATI INFETTA L'ITALIA

Devastante attacco hacker alla Regione Lazio, bloccati i vaccini. Si rischia il contagio a enti e aziende

STORICA MEDAGLIA NELLA GINNASTICA

Vanessa, una farfalla d'argento «Una gioia che mi ripaga di tutto»

Lucia Galli

a pagina 17



FELICITÀ Vanessa Ferrari (30 anni) è alla sua quarta Olimpiade

«Un atto terroristico senza precedenti». Così il governatore del Lazio Nicola Zingaretti ha definito l'attacco hacker di alcuni pirati informatici tedeschi che ha mandato in tilt il sistema della Sanità regionale e bloccato la campagna vaccinale. E mentre il Copasir convoca il ministro dell'Interno e i servizi segreti per spiegare la situazione, cresce la tensione. Il rischio è che il virus possa contagiare i sistemi di altri enti ed aziende, paralizzando il sistema Italia. Una nuova, inquietante pandemia.

Alfano e Tagliaferrì alle pagine 2-3

L'INTERVISTA Marco Carrai

«Tutto il Paese è vulnerabile Ora servono investimenti»

Luca Fazzo

a pagina 2

ALLO STUDIO LE NUOVE MISURE ANTI PANDEMIA

Obbligo di pass per lavorare, i sindacati fanno ostruzione

Francesca Angeli e Lodovica Bulian

L'estensione del green pass ai trasporti a lunga percorrenza e il piano per la riapertura delle scuole sono sul tavolo del Consiglio dei ministri che potrebbe tenersi giovedì. Ma ci sono le prime resistenze: ieri il premier Mario Draghi ha visto i segretari di Cgil, Cisl e Uil sull'ipotesi già avanzata da Confindustria di adottare il pass anche per i lavoratori nelle aziende. Ma i sindacati fanno muro: «Se è così decisivo, perché ci avete fatto il tampono?».

con Materi alle pagine 4-5

IL PASS VACCINALE

La massima libertà con rinunce minime

di Francesco Forte

a pagina 4

LAMPEDUSA AL COLLASSO

Immigrazione, 30mila arrivi Salvini: «Il Viminale si svegli»

Fabrizio de Feo e Chiara Giannini

Matteo Salvini è preoccupato dal numero degli sbarchi sulle coste italiane e chiede al ministro dell'Interno, Luciana Lamorgese, di intervenire oppure di lasciare spazio a chi è in grado di farlo. I dati parlano chiaro: nel periodo tra gennaio e il 2 agosto di quest'anno, stando a quanto riportato sul sito del Viminale, sono arrivati sulle coste italiane 29.461 migranti, a fronte dei 14.406 del 2020 e dei 3.920 del 2019, anno in cui il leader della Lega ricopriva il ruolo della collega.

alle pagine 6-7

IL COMMENTO

Solo in Italia la sinistra resta ostaggio dell'ideologia

di Marco Gervasoni

a pagina 6

all'interno

IL RACCONTO INEDITO

Napoleone, l'Elba, l'amante Il Piero Chiara ritrovato



Piero Chiara a pagina 26

A SIRACUSA CONTRO LA «CANCEL CULTURE»

Gli «scorretti» classici greci ci salveranno dai buonisti



Stefania Vitulli a pagina 27

IL RISIKO BANCARIO E LE TRAME PD

Unicredit-Mps, ora Letta è costretto a dire sì

Bassi, Cesaretti e De Francesco a pagina 8

IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN PAG. 10) IL SERVIZIO DI STAMPAGNA È GRATUITO PER TUTTI I CLIENTI



IL GIORNO

MARTEDÌ 3 agosto 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



100% ORZO ITALIANO

Lombardia, il caro prezzo delle delocalizzazioni

**Comprata la fabbrica via coi brevetti
Bruciati 2.700 posti**

Bandiera in Lombardia



Cassina, legate due impiegate

**I banditi sbucano dalla cantina
Ripulita la banca**

Saggese in Lombardia



«Attacco terroristico dietro gli hacker»

L'assalto informatico alla Regione Lazio è partito dall'estero. Zingaretti: «La più grave offensiva criminosa mai avvenuta»
Chiesto riscatto, ma gli esperti di cyber security avvertono: evitate di pagare. Green pass in azienda, i sindacati: serve una legge

Servizi
da p. 4 a p. 7

Draghi, gli Europei, le Olimpiadi

Se lo sport è l'immagine di un Paese

Michele Brambilla

Mario Draghi è bravo e fortunato. Diventa presidente del Consiglio e arrivano finalmente i vaccini. Insesta il suo governo e fra le prime cose da fare c'è la gestione non di nuove tasse, ma di nuovi investimenti: arrivano infatti anche i soldi dell'Europa. Poi arrivano gli Europei di calcio e l'Italia - che godeva di discreta stampa, ma non certo del favore del pronostico - vince: per bravura ma anche appunto per un po' di fortuna, semifinale e finali ai rigori, con gli inglesi che ne sbagliano tre di fila. Domenica due medaglie d'oro (e che medaglie: cento metri e salto in alto), ieri l'argento di Vanessa Ferrari. Lo stato di grazia continua.

Continua a pagina 2

VANESSA FERRARI METTE ALLE SPALLE SFORTUNA E GUAI FISICI: È ARGENTO L'ESEMPIO DEI NOSTRI ATLETI PER UN'ITALIA CHE DEVE PUNTARE ALLA RIPRESA



Vanessa Ferrari, 30 anni, al terzo tentativo vince la medaglia d'argento nel corpo libero alle Olimpiadi

STATO DI GRAZIA

Servizi nel **Qs**

DALLE CITTÀ

Milano

Drogata e stuprata «Prove evidenti Il manager Di Fazio subito a processo»

Giorgi in Lombardia

Milano


Corteo No vax Primi tre indagati tra i manifestanti

Palma nelle Cronache

Il caso

Nuovo sequestro per Strawberry «Rischio crac»

Servizio nelle Cronache



Da lunedì 2 agosto lei sarà dispensato dall'attività lavorativa. Cordiali Saluti 08:05

Bologna, messaggino sul cellulare a 100 dipendenti

Tagliati via Whatsapp «Non venite più al lavoro»

Trombetta a pagina 11



Colpo di scena nella giuria "The Voice Senior"

Poltrona per due al talent Orietta "sfratta" Al Bano

Gigli a pagina 24



IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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



Domani in edicola

GREEN PASS Quattro pagine speciali sui complicati rapporti tra salute, sicurezza, libertà e misure per convivere con la pandemia



Giovedì l'ExtraTerrestre

ESTRAATTIVISMO La folle caccia al tesoro ai metalli preziosi negli abissi minaccia l'ecosistema degli oceani e la transizione ecologica



Olimpiadi

TOKYO 2020 Vanessa Ferrari argento nel corpo libero. L'Italia di basket sfida la Francia Luca Manes, Matteo Boscarol pagina 7

il manifesto quotidiano comunista 50 MARTEDÌ 3 AGOSTO 2021 - ANNO LI - N° 182 www.ilmanifesto.it euro 1,50

STRAGE DI BOLOGNA, APPELLO DEI FAMILIARI DELLE VITTIME A CARTABIA. DRAGHI: VIA I SEGRETI SU GLADIO E P2

«A rischio il processo sui mandanti»

Se non adeguano la Procura generale, la parte inquirente della Procura generale, succederà che verranno bloccate le indagini e i processi. Se capiterà il nostro giudizio sarà pesantissimo, altrimenti le istituzioni avranno fatto il loro dovere. Va dritto al punto il presidente dell'associa-

zione delle vittime della strage del 2 agosto 1980, Paolo Bolognesi. Il giorno del 41esimo anniversario della strage alla stazione di Bologna, la prima richiesta è che i magistrati siano messi in grado di fare il loro lavoro. Poi Bolognesi loda la presenza della ministra della Giustizia Cartabia,

ospite «eccezionale e molto gradita», ma aggiunge: «Giudicheremo dai fatti». La ministra promette tutto il sostegno necessario nel lavoro di accertamento delle responsabilità. E il premier Draghi annuncia una la declassificazione dei documenti su Gladio e P2. STINGO A PAGINA 4

CONTE VIGILA SUL SOSTEGNO DEL M5S La riforma si assicura la fiducia

Il testo sulla giustizia passa alla Camera, con il sostegno del M5S accompagnato dal nuovo leader, che di fronte al mutare delle circostanze ha

corretto in corso d'opera la sua strategia nei confronti dell'esecutivo: da opposizione interna a sorveglianza vigile. COLOMBO E SANTORO A PAGINA 5

Giustizia La nuova legge colpisce dove fallì la Bicamerale GIAN GIACOMO MIGONE Salvo ripensamenti, la riforma Draghi-Cartabia dà al Parlamento poteri d'indirizzo sulle priorità dell'azione giudiziaria, in violazione della separazione dei poteri che ispira la nostra Costituzione. segue a pagina 15

Rete buccata Illustrazione di Andriy Onufriyenko/Gettyimages Attacco informatico alla sanità della Regione Lazio: preso di mira il Centro elaborazione dati, con blocco di Cup e rete vaccinale. Per Zingaretti è «la più grave offensiva in Italia a un ente pubblico». Sotto esame i buchi della cybersicurezza, i danni e l'origine dell'incursione pagine 2, 3

Profitti vaccinali Politica impotente di fronte a Big Pharma ANDREA CAPOCCI Il nome "Pfizer" oggi ci ricorda la principale arma a nostra disposizione contro la pandemia, il vaccino più utilizzato al mondo. Ma Pfizer rischia anche di diventare il nome del principale alleato del virus. segue a pagina 2

Emergenza/Appello Bloccare il piano che sotterra la sostenibilità *** È in queste ore che si sta decidendo su una questione centrale per la transizione ecologica quanto di peggio poteva esser fatto alla Terra, dunque a noi che l'abitiamo. segue a pagina 14

BOLOGNA Novanta licenziati via Whatsapp Da ieri sono senza lavoro magazzinieri, dipendenti, vigilanti e addetti alle pulizie del magazzino Logista nell'area 7 dell'interporto di Bologna. Licenziati via Whatsapp. S.I. Cobas: «Lavoratori in presidio contro i signori del tabacco». Filt-Cgil: «Decisione offensiva» CICCARELLI A PAGINA 8

Transizione e Pnrr Più tecnologici e più verdi (forse) ma più poveri ROBERTO ROMANO In economia un'esternalità si manifesta quando l'attività di produzione o di consumo di un soggetto influenza, negativamente o positivamente, il benessere di un altro soggetto, senza che chi ha subito tali conseguenze riceva una compensazione. segue a pagina 15

all'interno Migranti Salvini al fronte contro Lamorgese e Malagò CARLO LANIA PAGINA 6 Calabria Le mani sulla sanità Un arresto e 24 indagati SILVIO MESSINETTI PAGINA 8 Congo Crescono gli attacchi jihadisti: sfollati e carestie STEFANO MAURO

GERUSALEMME Terre ai coloni, il no di Sheikh Jarrah Un nuovo rinvio a data da destinarsi: la Corte suprema israeliana non ha emesso il verdetto sullo sgombero di quattro famiglie palestinesi dal quartiere di Sheikh Jarrah dopo il loro rifiuto ad accettare un accordo che riconosceva ai coloni la proprietà delle terre. CRUCIATI A PAGINA 10

Lele Corvi BOLOGNA: LA NUBE SI STA ALZANDO POSSIAMO FARE DI MEGLIO





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVOX N° 212 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 3 Agosto 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A DICHA E PROIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,20

Il libro
Elenora Duse
le lettere
su D'Annunzio
e con la Serao
Francesco Mannoni a pag. 12



L'inaugurazione
Caruso, ecco il museo
in 40 metri quadrati
centinaia di cimeli
Giovanni Chianelli a pag. 13



La festa
Covid manager
e tante stelle
per i 60 anni
di Obama
Flavio Pompetti a pag. 34



Da quando c'è Draghi
IL FATTORE D
ESISTE
MA NON PUÒ
BASTARE

Massimo Adinolfi

Edesso tutti gli occhi sono puntati su novembre, maratona di New York. Dopo che ci siamo presi l'Europeo di calcio, abbiamo mandato per la prima volta un italiano in finale a Wimbledon, e proiettato i Maneskin nell'empireo delle pop star, grazie alla vittoria all'Eurovision Song Contest. Ora ci manca solo di vedere un italiano davanti a tutti lungo la Fifth Avenue, che trionfi a braccia alzate all'ingresso in Central Park.

Non ci è bastato esultare con Mancini e la Nazionale di calcio, bisognava vedere Berrettini nel tempio del tennis mondiale e Damiano e la sua band straziare i rectori su Spotify. Poi abbiamo voluto strafare, e siccome non c'è mai stato un italiano in finale nei 100 metri olimpici, abbiamo pensato di portarci Marcell Jacobs. A cui abbiamo detto di non accontentarsi di partecipare, che era già un'impresa storica, ma di vincere, mettendo anche a segno il record europeo. E di farlo, badate bene, mentre un altro italiano, Gianmarco Tamberi, salta in cima al mondo vincendo l'oro nel salto in alto, prima volta pure quella.

Chi era abituato a raccontare ai figli di quella volta che Gigi Riva, di quell'altra che Nicola Pietrangeli, di Pietro Mennea e Sara Simeoni medaglie d'oro, a Mosca, nell'80, e qualcuno più anziano pure di «Volare» che sbanca l'hit parade americana, dovrà ricredersi, e cambiare il refrain: abbiamo avuto tutto in una volta sola, in un anno soltanto, nel corso di una sola estate.

Continua a pag. 35

Pass al lavoro, il governo frena

►I sindacati avvisano il premier: «Serve una legge, no alle scorciatoie per licenziare»
Giustizia, bagarre poi doppio sì con 462 e 458 voti. Tensione nei 5Stelle. Conte: «Noi leali»

Sull'obbligo di Green pass da esibire in azienda, il governo frena. Dai sindacati arriva l'altolà a Palazzo Chigi: «Serve una legge e comunque bisogna cancellare i rischi che venga adoperata come arma per licenziare. Per l'obbligatorietà è assolutamente necessaria una norma». Intanto sulla giustizia il voto nella notte: arriva la doppia fiducia con 462 e 455 «sì». Resta alta la tensione nei 5 Stelle, ma Conte rassicura Cartabia: «Noi leali».

Di Fiore, Franzese, Gentili e Malfetano alle pagg. 4 e 6

Colpito il server del Lazio, persi milioni di dati
Attacco degli hacker ai vaccini
«Sanità bersaglio dei terroristi»

L'attacco hacker alla Regione Lazio, con il server fuori uso, la perdita di milioni di dati, è un grave danno alla campagna vaccinale, è stato portato a segno da criminali informatici che ren-



dono il sistema attaccato inutilizzabile cifrando i dati. «La sanità - spiega Raoul Chiesa, esperto di cyber sicurezza - fa gola, i dati valgono oro».

Capone e Marani alle pagg. 2 e 3

L'analisi
CYBER-DEBOLI
MA NON NE SIAMO
CONSAPEVOLI

Andrea Margelletti

Consapevolezza. Forse è la parola che più dovrebbe risuonare nel nostro cervello per quel che il Presidente della Regione Lazio non ha esitato a definire un attacco di stampo terroristico. Continua a pag. 35

Il focus
La corsa delle case
farmaceutiche
Pronti altri 32 sieri

Erminia Voccia

Attualmente se ne stanno adoperando soltanto otto. Ma altri 98 sono quasi pronti, vicini al «via libera». Il mondo della ricerca corre sulla produzione di nuovi vaccini. A pag. 5

Ferrari, altra medaglia storica: a 30 anni argento nel corpo libero



L'allenatore
«Il mio Jacobs correrà ancora più veloce»

Fin dove può arrivare Marcell? «Dati alla mano, considerando ampiezza e frequenza, e con vento zero, a 9,77», la risposta, secca, dell'allenatore di Jacobs, Paolo Camossi.

Ventura a pag. 16

La favola di Vanessa dal dolore all'Olimpo

Gianluca Cordella alle pagg. 14 e 15

Cadavere sul lettino il giallo del lavapiatti all'hotel di Sorrento

►Trovato nel parcheggio con ferite sul corpo
Spariti gli abiti da lavoro: aperta un'inchiesta

Dario Sautto

Ha i contorni del giallo la morte di Francesco Cioffi, 63 anni, lavapiatti di Castellammare di Stabia, dipendente di una catena di alberghi della Costiera, morto a Sorrento. Il corpo senza vita, e con varie ferite, è stato ritrovato, riverso su un lettino da piscina, nel parcheggio riservato ai dipendenti dell'hotel Atlantic Palace, struttura a quattro stelle di Sorrento dove l'uomo lavorava.

A pag. 11

Istigazione al suicidio?
Studente di Pisa
spunta la pista
del gioco on line

«Istigazione al suicidio». L'inchiesta sulla morte dello studente universitario Francesco Pantaleo, trovato carbonizzato a Pisa, prende la strada del gioco on line molto violento. Spariti i dati del pc. Oggi l'autopsia.

A pag. 10

Il caso I trucchi per incontrare i ricoverati
Cardarelli, visite dalle finestre
per evitare la stretta del Covid



Meina Chiapparino in Cronaca

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.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 212
ITALIA

NAZIONALE



Martedì 3 Agosto 2021 • S. Lidia

IL GIORNALI... ATTING...

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

IL VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **249.537**

Dosi somministrate in totale: **68.772.063**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **-41,3%**

Rapporto alla settimana precedente: **-30,3%**



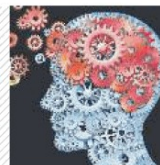
Compleanni vip
Pearl Jam e Clooney per i 60 anni di Obama
Meghan ne fa 40, festa organizzata da Oprah

Bruschi e Pompetti a pag. 13



Nuove tendenze
Dai divorzi al lavoro tutti dal mental coach per la gestione dei momenti di crisi

Arnaldi a pag. 15



Benefici a pioggia
L'assegno unico e i controlli mancati

Alberto Brambilla

«L'Assegno unico universale per i figli non è un regalo alle famiglie, è giustizia». Così dice il presidente del forum delle famiglie. Distinzione opinabile, sebbene comprensibile, ma chi paga? Inoltre, è davvero la strada giusta quella di perseverare con una specie di nuovo "stipendio di Stato", come si fa già per il 51% dei pensionati o con il Reddito di cittadinanza, introducendo l'Assegno unico nelle modalità note? Due domande semplici, alle quali non è però facile rispondere senza rischiare di scendere in qualunquismo; ciò però non esclude alcune riflessioni, visto che lo Stato può erogare svariati milioni di prestazioni solo grazie ai contributi versati da quella parte di cittadini che non è destinataria, se non in modestissima parte, di quelle prestazioni. Anzitutto i numeri.

1) Secondo le ultime rilevazioni, i contribuenti che dichiarano redditi da zero a 29mila euro sono quasi il 79% del totale, versano il 28% di tutta l'Irpef e saranno probabilmente i maggiori beneficiari dell'Assegno unico; di questo 79%, quasi la metà paga solo il 2,3% di tutta l'Irpef, vale a dire 5,2 miliardi di euro sul totale di 172,5 miliardi al netto di bonus e detrazioni varie.

2) Quelli che dichiarano da 29.000 euro di reddito in su, sono solo il 21% ma pagano il 71% dell'intera Irpef e non beneficano se non in modo marginale dell'assegno universale per i figli (...)

Continua a pag. 25

«Gli hacker rallentano i vaccini»

►L'attacco telematico ai server della sanità laziale ora impedisce le nuove prenotazioni. Bloccati anche altri servizi al cittadino, persi milioni di dati. Zingaretti: «Atto terroristico»

ROMA Vaccini, la campagna nel Lazio rallenta a causa di un attacco hacker che per il governatore del Lazio Nicola Zingaretti è un «atto terroristico». Sarebbero entrati attraverso la password di un dirigente esterno. Persi milioni di dati sul Cloud. Dal check up al bollo auto, tutti i servizi congelati: non solo vaccini, i pirati informatici hanno stoppato tutta la macchina regionale. Il rischio dei dati venduti sui dark web.

Errante, Malfetano Mangani, Marani e Pacifico alle pag. 2 e 3 e un commento di Margelletti a pag. 25

Giorgetti: «Meglio fare tamponi gratis»

Obbligo di Green pass in azienda la frenata del governo sulla legge

Giusy Franzese

Obbligo di Green pass in azienda, frenata del governo sulla legge. I sindacati a palazzo Chigi: «Non si usi lo strumento come ar-



ma per licenziare, per l'obbligatorietà serve una norma». Il ministro Giorgetti: contrario, fare più tamponi gratis. Difficilmente la decisione arriverà nei prossimi giorni. A pag. 5

Conte: siamo stati leali. Oggi voto finale

Giustizia, la fiducia nella notte
Alta tensione nei Cinquestelle

Alberto Gentili

Nella notte la Camera ha affrontato la doppia fiducia alla riforma del processo penale firmata da Mar-



ta Cartabia. E oggi è previsto il voto finale. Alta tensione nei 5Stelle, ma Conte: «Noi siamo leali». Sullo Statuto M5S conta a rischio flop. A pag. 9

Giochi, a 30 anni e dopo tanti infortuni la Ferrari sul podio



La signora del coraggio è d'argento

Tokyo, Vanessa Ferrari festeggia la medaglia d'argento (foto AFP) Cordella nello Sport

I sindaci d'Italia contro il Reddito: «Non dà lavoro»

►Decaro (Anci): «Utile contro la povertà ma ha fallito l'obiettivo, regole da cambiare»

ROMA Reddito di cittadinanza, per i sindaci va cambiato. «Non dà impulso all'occupazione». Antonio Decaro, primo cittadino di Bari e presidente Anci: «Utile contro la povertà, soprattutto durante la pandemia, ma ha fallito sul lavoro». E ancora: «Anche le regole sui progetti sociali dei Comuni vanno riviste: le procedure sono troppo complicate».

Bisozzi a pag. 16

Gli stress test

La Bce su Mps: serve un aumento da tre miliardi

Rosario Dimitto

Mps, la Bce: serve un aumento di capitale sino a 3 miliardi. A pag. 11

«Induzione al suicidio»

Studente morto, la procura indaga su un gioco online



ROMA Lo studente carbonizzato trovato vicino Pisa: «Istigazione al suicidio». Indagini su un gioco online. A pag. 14

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

AL MENAINI

PROTEZIONI PER IL CAPRICORNO

LE OROSCOPICHE BRANCO

Buongiorno, Capricorno! Osservando il tragitto delle stelle nell'odierno quadro astrale, abbiamo notato un solo segno protetto da tutti gli astri, e nel settore che in questo momento considera il più importante o il più urgente. E' ovvio che questo privilegio è riservato a voi, in particolare è meravigliosa l'influenza sulla vita amorosa, sulla famiglia, sulle amicizie. Venere e Urano, in postazioni sinergiche, stanno costruendo le fondamenta del vostro prossimo successo. Auguri.

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 Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50.



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 3 agosto 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Continuare a gareggiare o smettere?

La sua Tavullia spinge Valentino Rossi: «Dai, corri ancora»

Bertini e Masetti nel Fascicolo Regionale



Da Modena a Rimini

L'uomo che salva gli animali: la mia missione

Beltrame nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

«Attacco terroristico dietro gli hacker»

L'assalto informatico alla Regione Lazio è partito dall'estero. Zingaretti: «La più grave offensiva criminosa mai avvenuta»
Chiesto riscatto, ma gli esperti di cyber security avvertono: evitate di pagare. Green pass in azienda, i sindacati: serve una legge

Servizi
da p. 4 a p. 7

Draghi, gli Europei, le Olimpiadi

Se lo sport è l'immagine di un Paese

Michele Brambilla

Mario Draghi è bravo e fortunato. Diventa presidente del Consiglio e arrivano finalmente i vaccini. Insesta il suo governo e fra le prime cose da fare c'è la gestione non di nuove tasse, ma di nuovi investimenti: arrivano infatti anche i soldi dell'Europa. Poi arrivano gli Europei di calcio e l'Italia - che godeva di discreta stampa, ma non certo del favore del pronostico - vince: per bravura ma anche appunto per un po' di fortuna, semifinale e finali ai rigori, con gli inglesi che ne sbagliano tre di fila. Domenica due medaglie d'oro (e che medaglie: cento metri e salto in alto), ieri l'argento di Vanessa Ferrari. Lo stato di grazia continua.

Continua a pagina 2

VANESSA FERRARI METTE ALLE SPALLE SFORTUNA E GUAI FISICI: È ARGENTO L'ESEMPIO DEI NOSTRI ATLETI PER UN'ITALIA CHE DEVE PUNTARE ALLA RIPRESA

Vanessa Ferrari, 30 anni, al terzo tentativo vince la medaglia d'argento nel corpo libero alle Olimpiadi

STATO DI GRAZIA

Servizi nel **Qs**

DALLE CITTÀ

Bologna, applausi al corteo

Due Agosto, la Guardasigilli Cartabia: «Contate su di me»

Carbutti in Cronaca

Bologna, cinque feriti

Un altro incidente Traffico paralizzato sulla Porrettana

Servizio in Cronaca

Bologna calcio

Arnautovic freme Primi allenamenti con i compagni

Servizi nel **Qs**

Da lunedì 2 agosto lei sarà dispensato dall'attività lavorativa. Cordiali Saluti 08:05

Bologna, messaggino sul cellulare a 100 dipendenti

Tagliati via Whatsapp «Non venite più al lavoro»

Trombetta a pagina 11



Colpo di scena nella giuria "The Voice Senior"

Poltrona per due al talent Orietta "sfratta" Al Bano

Gigli a pagina 24

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?
SUSTENIUM PLUS
I TUOI MOMENTI PIÙ ESIGENTI
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. M. MARANI



MARTEDÌ 3 AGOSTO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 182, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



IL RACCONTO

Anno 1100, l'avanzata dei ghiacci cambia il volto del Ponente ligure

CLAUDIO PAGLIERI / PAGINA 29



STORIE DI MARE

Bonjean, una vita a vele spiegate regala ai giovani la giusta rotta

INO GAZO / PAGINA 31



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Marittimo	Pagina 11
Genova	Pagina 14
Xte	Pagina 28
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

CGIL, CISL, UIL: «MA IL GREEN PASS NON SIA UNA DISCRIMINAZIONE»

Vaccini, Draghi ai sindacati: «I lavoratori vanno convinti»

Hacker contro il sistema di prenotazioni del Lazio Zingaretti: «Attacco terroristico senza precedenti»

«Sono pochi i lavoratori che si sono vaccinati», ha detto ieri il premier Mario Draghi ai segretari generali di Cgil, Cisl e Uil, convocati a palazzo Chigi per chiedere un parere su come procedere, su come convincere più gente a vaccinarsi senza per forza arrivare ad imporre a tutti la vaccinazione obbligatoria. «Nessuna preclusione verso il Green pass», hanno spiegato i tre leader al termine dell'incontro, ma la sua introduzione sui luoghi di lavoro non deve far scattare automaticamente l'obbligo di vaccinazione. Continua a preoccupare intanto l'attacco degli hacker contro il sistema di prenotazioni del Lazio. Il governatore Nicola Zingaretti ha commentato: «Si tratta di un attacco terroristico senza precedenti».

SERVIZI / PAGINE 4, 5 E 8

ROLLI



IL CONSOLE BENVENUTI

Simone Gallotti / PAGINA 8

«Le iniezioni alla Culmv? Noi al servizio di Genova»

IL 3 AGOSTO DEL 2020 VENIVA INAUGURATO IL SAN GIORGIO, COSTRUITO DOPO IL CROLLO DEL MORANDI

Un anno dopo, la vita sotto il ponte



Ashley Saona, 18 anni, sulla pista da skate: vita nuova sotto il San Giorgio (foto Zeggio) DEFAZZO, PEDEMONTE E SCULLI / PAGINE 2 E 3

LA DIREZIONE DEL SAN MARTINO HA SPEDITO LE LETTERE

Genova, 8 sanitari no-vax colpiti dalla sospensione

Al San Martino, principale ospedale ligure nella lotta al Covid, scattano le prime sospensioni del personale no-vax. Le prime lettere sarebbero partite ieri e riguarderebbero otto lavoratori: due infermieri, quattro tec-

niche e due biologi. Nessun medico. I due infermieri, già ieri, avrebbero manifestato l'intenzione di vaccinarsi, di fronte alla concreta minaccia di sospensione dello stipendio sino a dicembre.

ROSSI / PAGINA 7

15.000.000

È la stima dei passaggi di veicoli sull'opera ideata da Renzo Piano da quando è stata aperta al traffico: una media di 42 mila al giorno, inferiore rispetto ai dati del Morandi, ma in crescita negli ultimi mesi



Vanessa Ferrari, 30 anni e un argento bellissimo

STORICA IMPRESA DELLA GINNASTA AZZURRA NEL CORPO LIBERO

GIANNIRIOTTA

«Simone Biles mi ha chiesto sorridendo: «E ora dove lo metti il tatuaggio per i Giochi di Tokyo? Tra il tuo collo e le spalle non vedo più spazio, dopo Pechino 2008, Londra 2012 e Rio 2016», racconta Vanessa Ferrari, sorridente alla fine di una storica impresa, la medaglia d'argento nel corpo libero, conquistata a 30 anni. Mai un podio prima di Tokyo.



INSALVO NELL'AMBASCIATA POLACCA

Anna Zafesova / PAGINA 37

In fuga Timanovskaya, la velocista bielorusa che sfida Lukashenko

AURUM OPERATORE PROFESSIONAL FINANZIARIO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la fianco cinema Odéon
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18



AURUM OPERATORE PROFESSIONAL FINANZIARIO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la fianco cinema Odéon
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

#comecambialapa
Recovery, al via
il tavolo con le parti
sociali e i tecnici
del controllo



Gianni Trovati
— a pag. 9

Superbonus 110%
Cessione crediti:
comunicazioni
errate in attesa
della rettifica

Giorgio Gavelli
— a pag. 35

SCARPA



MESCALTO
THE FREEDOM
FINDER.
SHOP ONLINE - SCARPA.NET ©

FTSE MIB 25351,60 -0,04% | SPREAD BUND 10Y 104,70 -0,85 | €/S 1,1869 +0,01% | BRENT DTD 72,67 -2,74% | Indici & Numeri → p. 39-43

Evasione, ecco dove colpirà il fisco

Lotta agli illeciti

Focus su falsi crediti, capitali in fuga, e-commerce, aiuti antiCovid e alert senza replica

Attenzione puntata sui bonus per le operazioni di ricerca e sviluppo

Falsi crediti, fuga di capitali, commercio elettronico, aiuti Covid e compliance. Sono le nuove rotte dell'evasione su cui Guardia di Finanza e agenzia delle Entrate hanno concentrato una revisione congiunta delle analisi di rischio. Sotto tiro anche il bonus ricerca e sviluppo. A chiedere di intensificare il coordinamento tra le componenti dell'amministrazione è l'atto di indirizzo per gli obiettivi di politica fiscale 2021-2023 emanato la scorsa settimana dal ministro dell'Economia, Daniele Franco.

Mobili e Parente — a pag. 3

Green pass, sui treni veloci posti occupati al 100% Resta il problema scuola

Emergenza Covid

Vertice Governo-sindacati Cgil, Cisl e Uil: certificato ok, ma non serve per licenziare

I treni veloci nazionali torneranno a correre a pieno carico con il 100% dei passeggeri, a patto che siano muniti del Green pass. Sarà obbligatorio su-

gli aerei nelle tratte nazionali, traghetti e aliscafi. È una delle novità del decreto sul Covid in discussione in Cdm già domani, operativo a fine agosto. Il pass, escluso nei treni regionali e nel trasporto pubblico locale, sarà obbligatorio da venerdì per spettacoli, cinema, centri termali, piscine, palestre e ristoranti al chiuso. Resta il nodo scuola. I sindacati a Palazzo Chigi: ok all'estensione del certificato, che però non deve diventare strumento per licenziare.

Barotoni e Poglietti — a pag. 5

ASSICURAZIONI

Generali approva i conti, sulla governance slittamento a settembre

Laura Galvagni — a pag. 25

+18,2%

PIAZZA AFFARI
Negli ultimi sei mesi il titolo Generali (eri invariato) è salito del 18,2%; la performance del titolo a un anno è superiore al 33 per cento

IL RISIKO BANCARIO

Mps, le filiali di Sicilia e Puglia resteranno fuori da UniCredit Dentro Widiba

Luca Davi — a pag. 4

3,9

MILIONI DI CLIENTI
La rete commerciale complessivamente conta 3,9 milioni di clienti, 80 miliardi di crediti alla clientela, 87 miliardi di depositi della clientela.

MOTOCICLISMO, IL FUTURO DI VALENTINO



VR46 Racing Team. Nella nuova squadra del campione di Tavullia entra come azionista il principe saudita Abdulaziz Al Saud

Socio saudita per la scuderia del Dr. Rossi

Simonluca Pini — a pag. 39

Giustizia, riforma taglia processi

Riforma Cartabia

Molti interventi puntano a ridurre il carico degli uffici Voto di fiducia nella notte

Voto di fiducia nella notte per la riforma Cartabia del processo penale. La riforma contiene molte disposizioni che vanno oltre quelle

su prescrizione e improcedibilità su cui si è concentrata maggiormente l'attenzione. Si va dagli incentivi ai riti alternativi all'allargamento della procedibilità a querela al potenziamento della non punibilità per la temutà del fatto. Tutti interventi che hanno come obiettivo quello di ridurre il numero dei processi. sul piano politico il passaggio è difficile per il M5S. Movimento che, inoltre, oggi vota anche sulla leadership di Conte.

Negri e Patta — a pag. 2

ALLARME SICUREZZA

Regione Lazio, attacco hacker dalla Germania Ancora in tilt i servizi sanitari

Barlaam e Calzetta — a pag. 6

PANORAMA

ARCHIVI APERTI

Draghi toglie il segreto di Stato agli atti su Gladio e loggia P2

Nel giorno in cui il presidente della Repubblica Sergio Mattarella commemora la strage del 2 agosto 1980 alla stazione di Bologna, per la quale è in corso un nuovo processo che vuole appurare la verità sui mandanti, il presidente del Consiglio Mario Draghi ha siglato la direttiva che dispone la declassifica ed il versamento anticipato all'Archivio centrale dello Stato della documentazione sull'organizzazione Gladio e sulla Loggia massonica P2 di Licio Gelli, «ai fini della ricostruzione di vicende drammatiche».



Argento e Oro. Vanessa Ferrari, Marcell Jacobs e Gimbo Tamboni

TOKYO 2020

Atletica: gli ori nascono da atleti, tecnici e investimenti

Marco Bellinazzo — a pag. 14

ENERGIA

A Enel l'idroelettrico di Erg Operazione da 1 miliardo

Erg ha ceduto a Enel Produzione il 100% di Erg Hydro per 1 miliardo di euro. Enel ha così superato la concorrenza di big del settore, tra cui Alpiq, Total, Iren e Ascopiate e il consorzio composto da A2a e dal private equity Ardian.

— a pagina 27

SCENARI

Auto: a rischio una filiera da 1 milione di motori

L'Italia produce in media più motori che auto, circa un milione di pezzi l'anno, con tre stabilimenti attivi in capo a Stellantis e 5 mila addetti. Il settore, con la crescente richiesta di auto vetture con motori elettrici, è a rischio.

— a pagina 39

OFFENSIVA TALEBANA

Afghanistan, battaglie per difendere le città

Afghanistan nella spirale della guerra. Rinforzi inviati dal governo di Kabul sono impegnati a Lashkar Gah, Kandahar ed Herat contro l'offensiva talebana iniziata dopo il ritiro della coalizione internazionale.

— a pagina 10

STORIE DALLE MATERIE PRIME

NANI E SERVIZI A CACCIA SULLE ROTTE DEL COBALTO

di Alessandro Giraud

La etimologia del nome "cobalto" è piuttosto dibattuta. Alcuni sostengono che derivi dal termine greco *kobalos*, che significa «mimo» o «clown»; altri sono convinti che venga dalla parola tedesca *Kobold*, che indica uno «gnomo».

— Continua a pagina 17

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS 120

I TUOI MOMENTI INTENSI

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 9,90 €. Per info:
ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600





CONFEDILIZIA
 l'organizzazione storica
 della proprietà immobiliare
 www.confedilizia.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CONFEDILIZIA
 dal 1883, a difesa
 del proprietario di casa
 www.confedilizia.it

Martedì 3 agosto 2021
 Anno LXXVII - Numero 212 - € 1,20
 Sant'Asprenato

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

COMINCIA IL SEMESTRE BIANCO E DRAGHI FINISCE ALL'ANGOLO

Parte l'assedio a SuperMario

Salvini attacca sugli sbarchi, Conte blinda il reddito di cittadinanza, Letta furioso per Mps
 La maggioranza è sempre più litigiosa e minaccia di far saltare la poltrona del premier

Il Tempo di Osho

Calenda punta al Campidoglio coi soldi del Nord



Bechis a pagina 6

Dopo l'attacco hacker ai siti della Regione stop alle prenotazioni di visite e ricette on line Dieci giorni per riattivare i sistemi del Lazio

Caos nel XII Municipio
 Uffici comunali
 chiusi per un mese

Magliaro a pagina 11

«Nessun dato sanitario è stato violato, né rubato», ha assicurato l'assessore regionale alla Sanità ma per ripristinare i servizi «ci vorranno almeno 10 giorni, solo per riattivare circa la metà del sistema». Dopo l'attacco hacker ai siti della Regione Lazio, bloccate le prenotazioni on line di visite ed esami.

Ricci e Sbraga alle pagine 12 e 13

Bloccata l'Ardeatina
 «No ai rifiuti ad Albano»
 Protesta dei residenti

Gobbi a pagina 14

DI CARLANTONIO SOLIMENE

Salvini, Conte, Papeete, agosto. Quattro parole che - a leggerle d'un fiato - riportano la memoria all'estate 2019, crisi del primo esecutivo di Giuseppe, voglia di elezioni, ribaltone, Conte Bis. Eppure, due anni dopo, le stesse parole assumono un nuovo senso, sono unite da un altro filo rosso. (...)

Segue a pagina 3

La missione impossibile

La Rete bocchia Giuseppe
 «È un infiltrato del Pd»

DI FRANCESCO STORAGE

In nome del popolo somaro. Quelli «che non capiscono la politica». Già, perché ora c'è lui, Giuseppe Conte, alla guida del Movimento Cinque stelle. Che non è più tale. La rivoluzione ha depositato le valigie in stazione, si riparte in autobus, quelle che odiavano. Occhio, Conte, che il popolo ulula. (...)

Segue a pagina 2

«Ci vuole una legge»

Green pass per i lavoratori
 I sindacati frenano il governo

Caleri a pagina 8

Alle Olimpiadi

Una Ferrari ce la fa
 Vanessa d'argento
 nel corpo libero



Ciccirelli, Lo Russo e Schito a pagina 21

la TORCIATA
 I reati ambientali saranno puniti. Spiegate ai grillini che bisogna solo fare i processi senza perdere tempo

FARMACIE dei SANTI
 Le tue farmacie di fiducia
 OFFERTA SUI SOLARI DI TUTTE LE MARCHE PRENDI 2 E PAGHI 1!
 FARMACIE SUI SOLARI
 FARMACIE SUI SOLARI
 FARMACIE SUI SOLARI

FARMACI SOP E OTIC - BAMBINI E NEONATI
 IGIENE E BENESSERE - COSMESI E BELLEZZA - NATURALI
 PREPARAZIONI GALENICHE
 SCOPRI I NOSTRI PRODOTTI DI COSMETICA E DERMOCOSMETICA
 FARMACIA SAN NICOLA VIA CIADULLA 11 - ROMA - TEL. 06.7090477
 FARMACIA SANT'ANTONIO VIALE ROMA 351/353 - ROMA - TEL. 06.47598021
 FARMACIA SANT'ANDREA VIA CONCA D'ORO 465 - ROMA - TEL. 06.8672386
 APERTE GIORNO E NOTTE SERVIZIO NOTTURNO GRATUITO
 FARMACIA SAN GIUSEPPE VIA ROBERTA 544 - ROMA - TEL. 06.4847704/06.4848562
 FARMACIA SAN STEFANO VIALE LIBIA 255 - ROMA - TEL. 06.4860729

Il diario
 di Maurizio Costanzo
 Un miliardario americano, Jeff Bezos, che è andato nello Spazio, tanto per spendere un po' di soldi, ha deciso di donare cento milioni di dollari a un commentatore televisivo e a uno chef. Ha anche detto: "Possono dedicare il denaro alla beneficenza". Mi ripeto: ma deve essere lui, Bezos, a devolvere soldi alla beneficenza. L'ho già detto: per quanto mi riguarda, poteva andare sulle giostre e i soldi spesi per andare nello Spazio, darli alle persone bisognose.





SOFTWARE
Esperienza e passione al servizio del tuo studio

- Salute per Commercialisti
- Salute per Consulenti del Lavoro
- Salute per Revisori Legali
- Salute per Consulenti Aziendali e molti altri ancora...

www.softwaregb.it
info@softwaregb.it - 06 5702622

Merkel, pronta alla pensione, da sola vale 6 mln di voti
Il suo successore, Armin Laschet, non ha lo stesso carisma
Roberto Giardina a pag. 11

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

SOFTWARE
Esperienza e passione al servizio del tuo studio

- Salute per Commercialisti
- Salute per Consulenti del Lavoro
- Salute per Revisori Legali
- Salute per Consulenti Aziendali e molti altri ancora...

www.softwaregb.it
info@softwaregb.it - 06 5702622

IO IL MIO QUOTIDIANO
110%
Infissi, via libera alle modifiche
Poggiani a pag. 27

Mille professionisti nella Pa

Saranno assunti per migliorare la sicurezza cybernetica. E si aggiungeranno all'infornata già prevista con il decreto reclutamento per i progetti del Pnrr

Più di 1.000 professionisti in cinque anni per la sicurezza cybernetica, che si andranno ad aggiungere all'infornata di lavoratori autonomi prevista con il decreto Reclutamento. Nel prossimo quinquennio, la pubblica amministrazione farà il pieno di figure professionali per portare a termine i progetti del Pnrr. È la cybersecurity che rappresenta un obiettivo dichiarato del Piano, con un investimento che supera i 600 milioni di euro.

Damiani a pag. 30

A Solesino (Padova) c'è una telecamera ogni 46 abitanti. E FdI e Lega insorgono



Le telecamere anticrimine contestate da FdI e Lega per eccesso di legittima difesa tecnologica del territorio. Ed è rissa (politica) all'interno del centrodestra. Accade a Solesino (Padova), 7000 abitanti, dove il sindaco Elvy Bentani, per garantire maggiore sicurezza, prima ha sottoscritto un accordo per assicurare tutte le famiglie del suo comune contro il furto. Poi ha deciso di potenziare il corpo dei vigili urbani. Ha acquistato per loro un Suv 4x4, un'Alfa Romeo Stelvio. E nei giorni scorsi ha ordinato ben 160 telecamere, che in poco più di 10 chilometri quadrati consentiranno di monitorare ogni angolo del territorio.

Valentini a pag. 8

DIRITTO & ROVESCIO

La professoressa **Fosca Giannotti**, oggi direttrice dell'area di ricerca dell'Università di Pisa e pioniera del data mining, dal prossimo mese di novembre sarà la titolare della prima cattedra di informatica della qualificatissima Scuola Normale di Pisa. **Lo Giannotti è stata la prima donna laureata della sua famiglia e la sola laureata del paese a dice è nata: Chiusa, sull'Appennino toscano-emiliano. Alla Normale di Pisa sarà l'unica donna fra i professori ordinari di prima fascia nell'arco della scienza. Lei ha rotto il ghiaccio ma non basta. I sistemi (universitari, politici, economici, culturali) tendono a perpetuarsi. È inutile tergiversare. Se non si riuscirà a introdurre elementi di modifica, anche temporanei, non si riuscirà mai ad aprire spazi per la donna che lo meritano. L'esperienza delle quote rosa nei cda della società quotate è stata preziosa e utile a tutti.**

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Vaccino - La decisione del tribunale di Roma sulla sospensione dalla retribuzione

Bonus facciate - La guida dell'Agenzia delle entrate

Processo penale - Il ddl delega di riforma

NARDUZZI (MASHFROG)

L'Europa è la periferia del nuovo capitalismo
Chiarelli a pag. 5

I PAZIENTI E I NOSTRI OPERATORI. SONO LE PERSONE AL CENTRO DEL NOSTRO LAVORO E DEL NOSTRO BILANCIO DI IMPATTO

Per il quarto anno consecutivo pubblichiamo il Bilancio di Impatto degli Istituti Clinici Scientifici Maugeri Spa Società Benefit - IRCCS. Da oggi è on line, disponibile per tutti. Il modo più semplice per conoscerci più da vicino e scoprire un mondo dedicato alla salute, alla cura, alla riabilitazione, ai pazienti fragili e al sociale.

Maugeri
Quando una Società è Benefit è un benefit per la società

Con «Il mensile dei superbonus» a €6,90 in più - Con «I conti d'impresa» a €3,50 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 3 agosto 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



La crisi della banca e gli effetti sulle elezioni. Tarchi: «Ecco perché il Pd rischia»

Mps, una trattativa in salita Marcucci: «Non solo UniCredit»

Allegranti e Di Blasio nel Fascicolo Regionale



«Attacco terroristico dietro gli hacker»

L'assalto informatico alla Regione Lazio è partito dall'estero. Zingaretti: «La più grave offensiva criminosa mai avvenuta»
Chiesto riscatto, ma gli esperti di cyber security avvisano: evitate di pagare. Green pass in azienda, i sindacati: serve una legge

Servizi
da p. 4 a p. 7

Draghi, gli Europei, le Olimpiadi
Se lo sport è l'immagine di un Paese

Michele Brambilla

Mario Draghi è bravo e fortunato. Diventa presidente del Consiglio e arrivano finalmente i vaccini. Insesta il suo governo e fra le prime cose da fare c'è la gestione non di nuove tasse, ma di nuovi investimenti: arrivano infatti anche i soldi dell'Europa. Poi arrivano gli Europei di calcio e l'Italia - che godeva di discreta stampa, ma non certo del favore del pronostico - vince: per bravura ma anche appunto per un po' di fortuna, semifinale e finali ai rigori, con gli inglesi che ne sbagliano tre di fila. Domenica due medaglie d'oro (e che medaglie: cento metri e salto in alto), ieri l'argento di Vanessa Ferrari. Lo stato di grazia continua.

Continua a pagina 2

VANESSA FERRARI METTE ALLE SPALLE SFORTUNA E GUAI FISICI: È ARGENTO L'ESEMPIO DEI NOSTRI ATLETI PER UN'ITALIA CHE DEVE PUNTARE ALLA RIPRESA



Vanessa Ferrari, 30 anni, al terzo tentativo vince la medaglia d'argento nel corpo libero alle Olimpiadi

STATO DI GRAZIA

Servizi nel Qs

DALLE CITTÀ

Firenze

Fontane e tram La rivoluzione di piazza Beccaria

Servizi in Cronaca

Firenze

Lastra a Signa avrà un ponte da 50 milioni

Servizio in Cronaca

Firenze

L'addio della città a Paolo Coccheri La solidarietà perde un padre

Servizio in Cronaca

Da lunedì 2 agosto lei sarà dispensato dall'attività lavorativa. Cordiali Saluti 08:05

Bologna, messaggio sul cellulare a 100 dipendenti

Tagliati via Whatsapp «Non venite più al lavoro»

Trombetta a pagina 11



Colpo di scena nella giuria "The Voice Senior"

Poltrona per due al talent Orietta "sfratta" Al Bano

Gigli a pagina 24



gjessegi

la Repubblica

gjessegi

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 182

Martedì 3 agosto 2021

In Italia € 1,50

PRIMO GRANDE ATTACCO INFORMATICO

Cyberpirati, ricatto all'Italia

Paralizzati tutti i server della Sanità del Lazio, prenotazioni di vaccini e visite mediche bloccate fino a Ferragosto. Zingaretti: non cederemo ai terroristi. Gli hacker hanno colpito dalla Germania. Gli esperti: se non si paga il riscatto, dati irrecuperabili e forse venduti ad altri. Spunta il fantasma della Russia

Covid, si complica il Green Pass sul lavoro. I sindacati a Draghi: serve una legge

Vietato attaccare gli Stati dell'ex Unione Sovietica: è l'unica regola del gruppo di hacker che ha messo sotto scacco il sistema della sanità laziale, chiedendo un riscatto in bitcoin. Prenotazioni di vaccini e di visite ferme almeno fino a Ferragosto. «Non pagheremo» dice il presidente della Regione Nicola Zingaretti, ma per gli esperti, se non verrà versato il riscatto, i dati non saranno recuperabili, con il rischio di ulteriori passaggi di mano. Diventa poi più complicata la questione Green Pass sul lavoro. I sindacati chiedono al governo una legge ad hoc.

di Conte, D'Albergo, D'Alessandro, Di Cori, Foschini, Marcea
 da pagina 2 a pagina 6

Il commento

Il nostro Giorno Zero

di Gianluca Di Feo

Il Giorno Zero è arrivato. Finora tanti in Italia hanno creduto che quella della cybersicurezza fosse una questione astratta, lontana dalla concretezza della nostra quotidianità. Molti si sono illusi che riguardasse solo banche o società d'affari, i cui forzieri avrebbero monopolizzato l'attenzione dei pirati del web. Alcuni hanno sospettato che si trattasse di un pericolo virtuale, gonfiato ad arte per giustificare appalti e poltrone. Altri infine si sono cullati nell'ignavia scaramantica, convinti che lo stellone della fortuna patria ci avrebbe salvato dalla calamità globale anche nell'era digitale. Invece no.

a pagina 29

L'analisi

Se i no-vax sfidano Biden

di Federico Rampini

Anche l'America è nei guai con la nuova ondata di contagi, in particolare la variante Delta, che si rafforza mentre il traguardo dell'immunità di gregge non è stato raggiunto. Joe Biden viene accusato di aver cantato vittoria troppo presto sul fronte delle vaccinazioni. E non è solo "trumpiana" l'America che non si vaccina. Più di metà degli americani tra i 18 e i 39 anni non si sono fatti vaccinare. I numeri parlano chiaro: non sono tutti elettori repubblicani. Una larga maggioranza in quella fascia di età votò per Biden. Sono i "suoi giovani" a tradire il presidente. C'è una resistenza generazionale che non si lascia catturare negli schemi tradizionali destra-sinistra.

a pagina 28

Le Olimpiadi

Vanessa Ferrari, 30 anni d'argento per la regina del corpo libero



L'esercizio Vanessa Ferrari, 30 anni, ieri in gara a Tokyo

del nostro inviato Cosimo Cito a pagine 38 e 39

"Dubbi sull'oro di Jacobs" I veleni dell'America sconfitta



La premiazione Marcell Jacobs, 26 anni, con il suo oro per 100 metri

del nostro inviato Mattia Chiusano a pagina 40

Da Tokyo a Vettel lo sport dei nuovi diritti

di Paolo Di Paolo a pagina 28

L'atleta bielorusa evita il rimpatrio forzato

di Rosalba Castelletti a pagina 17

Giustizia

Un limite alle esternazioni dei pm Parleranno solo i procuratori

di Liana Milella a pagina 9



Morto nel 2015 Licio Gelli

Via il segreto di Stato sulle inchieste di Gladio e Loggia P2

di Miguel Gotor a pagina 10

Cultura

Houellebecq specchio della Francia

di Aurelio Picca

Parigi, qualche settimana fa, la figura di Houellebecq, alta all'incirca un metro e sessantotto per meno di settanta chili di peso, mi si è appena profilata sulla retina. Invece, vedendo la città piegata, polverosa, con un cielo altrettanto cereuleo, alto non più di ottocento metri, ripensavo al vecchio Céline.

a pagina 33

SCARPA

MESCALITO THE FREEDOM FINDER.

FOR SERIOUS WALKERS ONLY SHOP ONLINE - SCARPA.NET

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasmanzoni.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

AZ



Sbarchi Altri 800 migranti su navi Ong
Salvini: Lamorgese si dia una svegliata

FABIO ALBANESE, CARLO BERTINI E AMEDEO LA MATTINA - PP. 6-7

Montepaschi Il piano di Orcel
a Unicredit 1250 sportelli su 1400

GIANLUCA PAOLUCCI E UN'ANALISI DI STEFANO LEPRÌ - P. 11



Moda e beauty Le coppie felici?
Nel matrimonio senza sesso

MARIA CORBI - P. 29



LA STAMPA

MARTEDÌ 3 AGOSTO 2021

L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!
www.nobis.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 212 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

LEPIDEMIA NON RALLENTA: TASSO DI POSITIVITÀ AL 3,8%. DDL CARTABIA, NELLA NOTTE IL VOTO DI FIDUCIA ALLA CAMERA

“Troppo pochi i lavoratori vaccinati”

Draghi ai sindacati: rispettare le regole per evitare l'obbligo di Green Pass. Attacco hacker a Roma: “Terrorismo”

L'ANALISI

PAOLO BARONI
ILARIO LOMBARDO

Per Draghi «sono pochi i lavoratori che si sono vaccinati» e per questo ieri sera il premier ha convocato i segretari di Cgil, Cisl e Uil a Palazzo Chigi per chiedere un parere su come procedere, su come convincere più gente a immunizzarsi senza arrivare a imporre la vaccinazione obbligatoria. Entro giovedì il Cdm dovrebbe varare le regole sull'uso del Green Pass e nel tentativo di fare passi avanti Draghi ha ascoltato i sindacati, che chiedono di rafforzare i protocolli di sicurezza. - P. 3

SERVIZI-PP. 2-6

LA GIUSTIZIA

UNA RIFORMA IBRIDA I PROBLEMI RESTANO

GIAN CARLO CASELLI

La Stampa, nell'editoriale di domenica, ha dimostrato che la ripetizione ossessiva di uno slogan non basta per farne una verità. Può andare bene coi detersivi, ma non funziona per la giustizia. - P. 25



LA POLITICA

M5S, LEADERSHIP A INTERMITTENZA

MASSIMILIANO PANARARI

Prove di leadership, in attesa dell'imminente investitura. Ma di una leadership che continua a manifestare i segni dell'intermittenza. Perché collegata alla mediatizzazione e alla personalizzazione. - P. 25



E ORA ABITUAMOCI A VIVERE COL VIRUS

EUGENIA TOGNOITI

«La guerra è cambiata» ha titolato qualche giorno fa il Washington Post un articolo che indicava un nuovo, arduo, fronte: la lotta alla malefica variante Delta del Sars-Cov-2, molto più trasmissibile rispetto alle altre varianti, a cominciare da Alfa. L'esempio a cui riferirsi è quello della varicella che, per il suo altissimo potere contagioso, spicca tra le malattie infettive. A dare il senso di una svolta è stato il cambio di strategia dell'agenzia federale statunitense per la prevenzione e il controllo delle malattie. Ha dato un colpo di spugna alle precedenti linee guida sull'uso delle mascherine.

CONTINUA A PAGINA 25



IL DIBATTITO

SE UNO SCUDO CI FA RINASCERE

FRANCESCO ROCCA
EMANUELE CAPOBIANCO

L'accesso dibattito su Green Pass e obbligatorietà vaccinale è un lusso riservato ai Paesi occidentali che nell'arco di pochi mesi sono riusciti a proteggere più della metà della loro popolazione attraverso campagne di immunizzazione capillari con vaccini di accertata sicurezza ed efficacia. Queste campagne hanno portato a una drastica riduzione della mortalità da Covid, hanno riaperto gli ospedali a pazienti non-Covid e stanno ora permettendo il graduale ritorno a una socialità di cui tutti abbiamo sentito profondamente la mancanza. - P. 27



Vanessa, un argento che spezza l'incantesimo

GIANNI RIOTTA



Vanessa Ferrari, seconda nel corpo libero femminile - P. 35

La Polonia salva Kristina dal regime di Lukashenko

ANNA ZAFESOVA



La velocista bielorusa Kristina Tsimanouskaya - P. 19

DECLASSATI GLI ATTI

Su Gladio e P2 il premier toglie il segreto di Stato

FABIO MARTINI

Ha voluto firmare e divulgare la notizia in un giorno simbolico: nel quarantesimo anniversario della strage di Bologna, il presidente del Consiglio Mario Draghi ha dato il via libera alla direttiva che dispone la desecretazione degli atti ancora coperti che riguardano la loggia P2 e l'organizzazione Gladio, stabilendo il versamento anticipato all'Archivio centrale dello Stato di tutta la documentazione disponibile. - P. 9

COLONNELLO - P. 9

L'Estate azzurra dell'Italia in festa

Dacia Maraini

“Iniezione di fiducia, ci voleva” - P. 12

Franco Malerba

“Nell'impresa ci siamo tutti noi” - P. 13

Linus

“Si realizza un disegno superiore” - P. 13

Marco Tardelli

“Dobbiamo soltanto amarci” - P. 12

Piero Chiambretti

“La forza dopo la sofferenza” - P. 13

Giorgio De Rita

“Questo il futuro che ci piace” - P. 12

IL REPORTAGE

Il ritorno delle gang spaventa New York

FRANCESCO SEMPRINI
NEW YORK

La New York delle gang è tornata. Un intero quartiere ostaggio di un regolamento di conti tra bande rivali avvenuto sabato sera nel Queens. Il bilancio è di almeno dieci feriti, nessuno al momento pare in pericolo di vita, ma poteva finire peggio vista l'entità della sparatoria. - PP. 20-21



IL ROMANZO

Esordiente in 30 Paesi un record di “Malnata”

FILIPPO FEMIA

Quando ha iniziato il suo romanzo d'esordio, sfrecciavano le ambulanze e le strade erano svuotate dal coprifuoco. In quei giorni Beatrice Salvioni, 26 anni, mai avrebbe immaginato che sarebbe diventata un caso editoriale. “La Malnata” non è ancora pubblicato, ma sarà venduto in 30 Paesi. - P. 17



SCARPA
MESCALITO THE FREEDOM FINDER.
FOR SERIOUS WALKERS ONLY
SHOP ONLINE - SCARPA.NET



Assoport: sottoscritto Patto per Parità di Genere. Tutte le AdSP partecipano al documento dedicato a superare le disuguaglianze

(FERPRESS) Roma, 2 AGO Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, per l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l'Associazione dei Porti Italiani si è subito impegnata con tutte le Autorità di Sistema Portuale, avviando il progetto Women in Transport the challenge for Italian Ports per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell'Unione Europea e del PNRR. Così, dopo pochi mesi dall'avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana in sede di Assemblea degli Associati di **Assoport**. Si tratta di un Patto per la Parità di Genere che, dopo l'adesione della totalità delle **AdSP**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del Patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell'organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il Patto è stato inviato al Ministro Giovannini e altresì segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. Lo stesso Ministro ha voluto commentare così l'iniziativa, Sono particolarmente contento di questo progetto, che risponde all'esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoport** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall'Agenda 2030 dell'Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU. Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero, ha concluso Giovannini. Dal canto suo, il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato, Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell'emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto. Il progetto di **Assoport** e delle **AdSP**, Women in Transport the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea EMD In My Country) ospiterà eventi in tutt'Italia dedicati alla parità di genere, con l'illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days che quest'anno sono dedicati alla sostenibilità sociale si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la Parità di



Genere che avrà luogo il 4 ottobre prossimo.



Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere

(Teleborsa) - "Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da **Assoport** per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza". Così il Ministro, Enrico Giovannini parlando di "passo importante, che risponde all'esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere, che denota la sensibilità di **Assoport** verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile." Scopo del progetto Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell'organizzazione. Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna, aveva auspicato l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in tutti i settori, compreso quello portuale. "Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero", ha concluso il Ministro Giovannini. Il Patto sarà esteso alle imprese e ai concessionari con la presentazione nelle opportune sedi di incontro anche con le parti sociali. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Le AdSP italiane hanno sottoscritto un Patto per la parità di genere

Il progetto mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini. L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**), assieme a tutte le Autorità di Sistema Portuale, ha avviato il progetto "Women in Transport. The challenge for Italian Ports" per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché con le priorità dell'Unione Europea e del PNRR. A pochi mesi dall'avvio dell'iniziativa, infatti, è stato redatto un primo documento che è stato sottoscritto la scorsa settimana in sede di assemblea degli associati di **Assoport**. Si tratta di un Patto per la Parità di Genere che, dopo l'adesione della totalità delle **AdSP**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del Patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell'organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Il progetto mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days - Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea - EMD In My Country) ospiterà eventi in tutta Italia dedicati alla parità di genere, con l'illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days, che quest'anno sono dedicati alla sostenibilità sociale, si terranno tra settembre e ottobre prossimi con il focus per la Parità di Genere che avrà luogo il 4 ottobre. Dopo la sottoscrizione il Patto è stato inviato al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, e segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. «Sono - ha dichiarato il ministro in tale occasione - particolarmente contento di questo progetto, che risponde all'esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoport** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall'Agenda 2030 dell'Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU. Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero». In occasione dell'avvio del progetto il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, ha evidenziato come «la portualità svolga un servizio essenziale per il Paese e - ha aggiunto - mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell'emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto».



Sottoscritto Patto per la Parità di Genere - Tutte le AdSP partecipano al documento dedicato al superamento delle disuguaglianze

Roma : Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, per l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l' Associazione dei Porti Italiani si è subito impegnata con tutte le Autorità di Sistema Portuale, avviando il progetto - Women in Transport - the challenge for Italian Ports - per ribadire l' impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell' Unione Europea e del PNRR. Così, dopo pochi mesi dall' avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana in sede di Assemblea degli Associati di **Assoporti**. Si tratta di un Patto per la Parità di Genere che, dopo l' adesione della totalità delle **AdSP**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del Patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell' organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il Patto è stato inviato al Ministro Giovannini e altresì segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. Lo stesso Ministro ha voluto commentare così l' iniziativa, "Sono particolarmente contento di questo progetto, che risponde all' esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un' ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoporti** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall' Agenda 2030 dell' Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU." "Colgo l' occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero," ha concluso Giovannini. Dal canto suo, il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato, "Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell' emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto." Il progetto di **Assoporti** e delle **AdSP**, Women in Transport - the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l' impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days - Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea - EMD In My Country) ospiterà eventi in tutt' Italia dedicati alla parità di genere, con l' illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days - che quest' anno sono dedicati alla sostenibilità sociale - si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la



Sottoscritto Patto per la Parità di Genere - Tutte le AdSP partecipano al documento dedicato al superamento delle disuguaglianze



Porto: Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, per l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale.

Intale, l'Associazione dei Porti Italiani si è subito impegnata con tutte le Autorità di Sistema Portuale, avviando il progetto - Women in Transport - the challenge for Italian Ports - per ribadire l' impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell' Unione Europea e del PNRR.

Così, dopo pochi mesi dall' avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana



Ultime News dal P.

COVID-19



Assoporti lancia un "patto per la parità di genere"

Sottoscritto dal ministero delle Infrastrutture, incentiva la parità di trattamento aziendale e verrà presentato porto per porto nei prossimi mesi

Primo bilancio per Women in Transport - the challenge for Italian Ports , il progetto di parità di genere avviato a marzo da **Assoporti** in linea con gli obiettivi 2030 delle Nazioni Unite e quelli dell' Unione europea dei prossimi decenni. «Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, per l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale», scrive l' associazione dei porti italiani. È stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana all' ultima assemblea **Assoporti**. Si tratta di un "patto per la parità di genere" che, dopo l' adesione di tutte le autorità di sistema portuale sarà esteso alle imprese portuali, ai concessionari e ai sindacati con la presentazione anche in sede, porto per porto. Lo scopo del patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile e definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell' organizzazione. Sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, di rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano una maggiore collaborazione e minori disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il patto è stato inviato al ministro Giovannini, che ha potuto vederlo già nella scorsa riunione della Conferenza nazionale delle **Adsp**. Women in Transport mira a rafforzare l' impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità. A sensibilizzare sul tema ci sarà anche l' evento annuale Italian Port Days - Opening Port Life and Culture to People, accreditato dalla Commissione europea - EMD In My Country, che ospiterà eventi in tutt' Italia dedicati alla parità di genere, con l' illustrazione dei contenuti del patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Italian Port Days si terrà tra settembre e ottobre con un focus per la parità di genere che avrà luogo il 4 ottobre. «Sono particolarmente contento di questo progetto - commenta Giovannini - che risponde all' esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un' ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoporti** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall' Agenda 2030 dell' Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU. Colgo l' occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il ministero». «Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell' emergenza sanitaria», commenta il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri. «Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto». - credito immagine in alto.



Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere

"Women in Transport - the challenge for Italian Ports"

Teleborsa

"Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da **Assoporti** per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza". Così il Ministro, Enrico Giovannini parlando di "passo importante, che risponde all'esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere, che denota la sensibilità di **Assoporti** verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile." Scopo del progetto Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell'organizzazione. Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna, aveva auspicato l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in tutti i settori, compreso quello portuale. "Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero", ha concluso il Ministro Giovannini. Il Patto sarà esteso alle imprese e ai concessionari con la presentazione e nelle opportune sedi di incontro anche con le parti sociali.

☰ MENU
🔍 TOP NEWS
LA STAMPA
ABBONATI

Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere

"Women in Transport - the challenge for Italian Ports"

TELEBORSA


 "Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da Assoporti per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza". Così il Ministro, Enrico Giovannini parlando di "passo importante, che risponde all'esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere, che denota la sensibilità di Assoporti verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile."

Scopo del progetto Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell'organizzazione.

Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna, aveva auspicato l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in tutti i settori,

Assoporti: patto per parità di genere

Tutte le AdSp partecipano al documento dedicato al superamento delle disuguaglianze

Redazione

ROMA **Assoporti** annuncia la sottoscrizione del patto per la parità di genere da parte di tutte le **AdSp**. Non è rimasta quindi senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, prof. Enrico Giovannini, per l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l'Associazione dei Porti Italiani si è subito impegnata con tutte le Autorità di Sistema portuale, avviando il progetto Women in Transport the challenge for Italian Ports per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell'Unione Europea e del PNRR. Così, dopo pochi mesi dall'avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana in sede di Assemblea degli Associati di **Assoporti**. Si tratta di un Patto per la Parità di Genere che, dopo l'adesione della totalità delle **AdSp**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del Patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell'organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il Patto è stato inviato al Ministro Giovannini e altresì segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. Lo stesso Ministro ha voluto commentare così l'iniziativa, Sono particolarmente contento di questo progetto, che risponde all'esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoporti** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall'Agenda 2030 dell'Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU. Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero, ha concluso Giovannini. Dal canto suo, il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato, Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell'emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto. Il progetto di **Assoporti** e delle **AdSP**, Women in Transport the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea



EMD In My Country) ospiterà eventi in tutt'Italia dedicati alla parità di genere, con l'illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days che quest'anno sono dedicati alla sostenibilità sociale si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la Parità di Genere che avrà luogo il 4 ottobre prossimo.



Porti: sottoscritto patto per la Parità di Genere 'Women in Transport'

Il Ministro Giovannini: "Un passo importante per rendere il settore più equo e inclusivo. Auspico che l'approccio sia adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero" 02 agosto 2021 - "Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da **Assoporti** per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza", ha dichiarato il Ministro, Enrico Giovannini. 'Si tratta di un passo importante, che risponde all'esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere, che denota la sensibilità di **Assoporti** verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile." Lo scopo del progetto "Women in Transport - the challenge for Italian Ports" è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell'organizzazione. Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna, aveva auspicato l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in tutti i settori, compreso quello portuale. "Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero", ha concluso il Ministro Giovannini. Il Patto sarà esteso alle imprese e ai concessionari con la presentazione nelle opportune sedi di incontro anche con le parti sociali.

Governo Italiano
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile
 HOME MINISTERO SETTI COME FARE PER COMUNICAZIONE AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE

Home > Porti: sottoscritto patto per la Parità di Genere "Women in Transport"
Porti: sottoscritto patto per la Parità di Genere "Women in Transport"

Il Ministro Giovannini: "Un passo importante per rendere il settore più equo e inclusivo. Auspico che l'approccio sia adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero"

02 agosto 2021: "Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da Assoporti per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza", ha dichiarato il Ministro, Enrico Giovannini. "Si tratta di un passo importante, che risponde all'esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere, che denota la sensibilità di Assoporti verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile."

Lo scopo del progetto "Women in Transport - the challenge for Italian Ports" è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell'organizzazione.

Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata

Un Patto per la Parità di Genere

di Redazione

Un Patto per la parità di genere. Lo hanno sottoscritto la scorsa settimana tutte le Autorità di Sistema Portuale a margine dell' Assemblea degli Associati di **Assoporti**. Ne dà notizia l' Associazione dei Porti Italiani, in una nota stampa in cui sottolinea che lo scopo dell' accordo è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell' organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Il Patto è stato siglato nell' ambito del progetto Women in Transport - the challenge for Italian Ports, avviato nelle scorse settimane da **Assoporti** e dalle **AdSP** con l' obiettivo di ribadire l' impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell' Unione Europea e del PNRR. 'Sono particolarmente contento di questo progetto, che risponde all' esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un' ottica di genere" ha dichiarato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini, cui l' iniziativa è stata segnalata in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. "Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoporti** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall' Agenda 2030 dell' Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU.' ha aggiunto. Dal canto suo, il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato, 'Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell' emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto.' Il progetto di **Assoporti** e delle **AdSP**, Women in Transport - the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l' impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days - Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea - EMD In My Country) ospiterà eventi in tutt' Italia dedicati alla parità di genere, con l' illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days - che quest' anno sono dedicati alla sostenibilità sociale - si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la Parità di Genere che avrà luogo il 4 ottobre prossimo.

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo Me News in @ Q



Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere

ATTENZIONE Tutto il materiale presente in questo articolo è coperto da Copyright Quifinanza.it e ne è vietata la riproduzione, anche parziale. (Teleborsa) - "Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da **Assoport** per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza". Così il Ministro, Enrico Giovannini parlando di "passo importante, che risponde all'esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere, che denota la sensibilità di **Assoport** verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile." Scopo del progetto Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell'organizzazione. Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna, aveva auspicato l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in tutti i settori, compreso quello portuale. "Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero", ha concluso il Ministro Giovannini. Il Patto sarà esteso alle imprese e ai concessionari con la presentazione e nelle opportune sedi di incontro anche con le parti sociali.



Assoporti, sottoscritto patto per le parità di genere

Roma: Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, per l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l' Associazione dei Porti Italiani si è subito impegnata con tutte le Autorità di Sistema Portuale, avviando il progetto - Women in Transport - the challenge for Italian Ports - per ribadire l' impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell' Unione Europea e del PNRR. Così, dopo pochi mesi dall' avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana in sede di Assemblea degli Associati di **Assoporti**. Si tratta di un Patto per la Parità di Genere che, dopo l' adesione della totalità delle **AdSP**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del Patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell' organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il Patto è stato inviato al Ministro Giovannini e altresì segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. Lo stesso Ministro ha voluto commentare così l' iniziativa, 'Sono particolarmente contento di questo progetto, che risponde all' esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un' ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoporti** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall' Agenda 2030 dell' Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU.' 'Colgo l' occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero,' ha concluso Giovannini. Dal canto suo, il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato, 'Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell' emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto.' Il progetto di **Assoporti** e delle **AdSP**, Women in Transport - the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l' impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days - Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea - EMD In My Country) ospiterà eventi in tutt' Italia dedicati alla parità di genere, con l' illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days - che quest' anno sono dedicati alla sostenibilità sociale - si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la Parità di Genere che avrà luogo il 4 ottobre prossimo.



Economia Trasporti

Porti, Mims: sottoscritto Patto per la parità di genere

"Women in Transport - the challenge for Italian Ports"

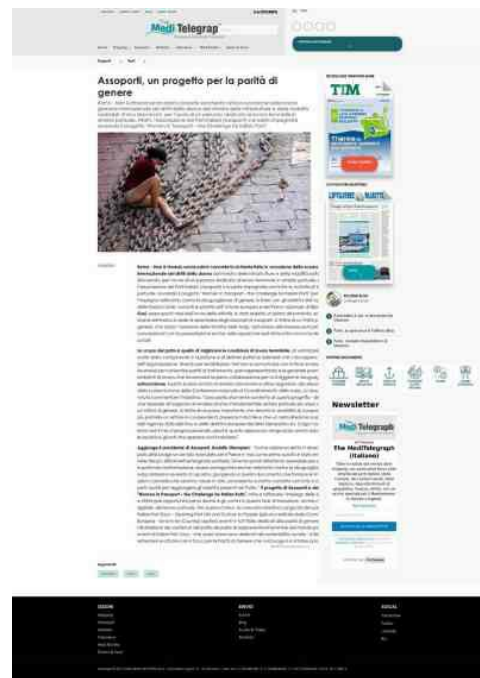
(Teleborsa) - "Sono particolarmente contento di questa iniziativa promossa da **Assoport** per ribadire l' impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con i principi europei e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza". Così il Ministro, Enrico Giovannini parlando di " passo importante, che risponde all' esigenza di rendere il settore portuale più equo e inclusivo in un' ottica di genere, che denota la sensibilità di **Assoport** verso il cambiamento di un settore in cui prevale la componente maschile." Scopo del progetto Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di migliorare le condizioni di lavoro delle donne, di valorizzare le loro attività e di definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell' organizzazione. Proprio lo stesso Ministro, in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna, aveva auspicato l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in tutti i settori, compreso quello portuale. "Colgo l' occasione per rinnovare il mio impegno personale , affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero", ha concluso il Ministro Giovannini. Il Patto sarà esteso alle imprese e ai concessionari con la presentazione e nelle opportune sedi di incontro anche con le parti sociali.



Assoport, un progetto per la parità di genere

Roma - Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, per l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l' associazione dei Porti italiani (Assoport) si

Roma - Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, per l' avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l' associazione dei Porti italiani (**Assoport**) si è subito impegnata con tutte le Autorità di sistema portuale, avviando il progetto "Women in Transport - the Challenge for Italian Ports" per ribadire l' impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell' Unione europea e del Piano nazionale di Ripresa e resilienza. Così, dopo pochi mesi dall' avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana in sede di assemblea degli associati di **Assoport**. Si tratta di un Patto per la Parità di genere, che dopo l' adesione della totalità delle **Adsp**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell' organizzazione. Questo per sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il patto è stato inviato al ministro Giovannini e altresì segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza nazionale di Coordinamento delle **Adsp**. Lo stesso ministro ha voluto commentare l' iniziativa: 'Sono particolarmente contento di questo progetto - dice Giovannini - che risponde all' esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un' ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoport** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall' Agenda 2030 dell' Onu e delle direttrici europee del Next Generation Eu. Colgo l' occasione per rinnovare il mio impegno personale, perché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il ministero'. Aggiunge il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri: 'Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell' emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **Adsp** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto.' Il progetto di **Assoport** e delle **Adsp**, "Women in Transport - the Challenge for Italian Ports", mira a rafforzare l' impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days - Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea - Emd In My Country) ospiterà eventi in tutt' Italia dedicati alla





The Medi Telegraph

Primo Piano

da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days - che quest' anno sono dedicati alla sostenibilità sociale - si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la Parità di Genere che avrà luogo il 4 ottobre prossimo.

Assoporti e AdSP sottoscrivono patto per la parità di genere

Tutte le **AdSP** partecipano al documento dedicato al superamento delle disuguaglianze. ROMA - Non è rimasta senza azioni concrete la richiesta fatta in occasione della scorsa giornata internazionale dei diritti della donna dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, per l'avvio di un percorso dedicato al lavoro femminile in ambito portuale. Infatti, l'Associazione dei Porti Italiani si è subito impegnata con tutte le Autorità di Sistema Portuale, avviando il progetto - Women in Transport the challenge for Italian Ports - per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nonché le priorità dell'Unione Europea e del PNRR. Così, dopo pochi mesi dall'avvio delle attività, è stato redatto un primo documento, sottoscritto la scorsa settimana in sede di Assemblea degli Associati di **Assoporti**. Si tratta di un Patto per la Parità di Genere che, dopo l'adesione della totalità delle **AdSP**, sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali. Lo scopo del Patto è quello di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell'organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze. Dopo la sottoscrizione, il Patto è stato inviato al Ministro Giovannini e altresì segnalato allo stesso in occasione della scorsa riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP**. Lo stesso Ministro ha voluto commentare così l'iniziativa, Sono particolarmente contento di questo progetto, che risponde all'esigenza di rendere anche il fondamentale settore portuale più equo e inclusivo in un'ottica di genere. Si tratta di un passo importante che denota la sensibilità di **Assoporti** per rendere più paritario un settore in cui prevale la presenza maschile e che va nella direzione auspicata dall'Agenda 2030 dell'Onu e delle direttrici europee del Next Generation. EU. Colgo l'occasione per rinnovare il mio impegno personale, affinché questo approccio venga al più presto adottato da tutte le società e gli enti che operano con il Ministero, ha concluso Giovannini. Dal canto suo, il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, ha dichiarato, Come abbiamo detto in diverse occasioni, la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese e mai come prima questo è stato evidente come nelle fasi più difficili dell'emergenza sanitaria. Diventa quindi altrettanto essenziale per questo settore, in profonda trasformazione, essere protagonista anche nella lotta contro le disuguaglianze. Con le **AdSP** abbiamo lavorato di squadra, giungendo a questo documento che fornisce le linee guida per le azioni concrete che saranno messe in atto. Lavoreremo a stretto contatto con tutto il cluster e con le parti sociali per raggiungere gli obiettivi presenti nel Patto. Il progetto di **Assoporti** e delle **AdSP**, Women in Transport the challenge for Italian Ports, mira a rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini in questa fase di transizione, anche ma non solo digitale, del lavoro portuale. Per questo motivo, la consueta iniziativa congiunta dei porti italiani, Italian Port Days Opening Port Life and Culture to People (già accreditata dalla Commissione Europea EMD In My Country) ospiterà eventi in tutt'Italia dedicati alla parità di genere, con l'illustrazione dei contenuti del Patto da parte di rappresentanti femminili del mondo portuale. Gli eventi di Italian Port Days che quest'anno sono dedicati alla sostenibilità sociale - si terranno tra settembre e ottobre con il focus per la Parità di Genere che avrà luogo il 4



ottobre prossimo.



La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Studio di Assoporti e Risposte Turismo per riflettere sulle priorità da gestire nella fase post-pandemica

La crocieristica guarda al futuro

Giampietri: «Vogliamo contribuire a trovare le soluzioni migliori per il settore»

Far sì che la crocieristica torni ad essere un fenomeno in grado di dare valore ai sistemi portuali e a tutto il territorio nazionale con importanti ricadute sulle economie locali. Con questo obiettivo **Assoporti** ha voluto far elaborare da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, uno studio sulle crociere, uno dei settori più colpiti dagli effetti dell'emergenza sanitaria, per riflettere su quali saranno le priorità da gestire nella fase post-pandemica. L'auspicio è quello che migliori, se possibile, nel suo equilibrio tra essere driver di sviluppo e di impatti economico-occupazionali e, al tempo stesso, artefice di una sostenibilità ampia. Ne è nato un documento strategico che è sintesi di un'estesa attività di raccolta ed elaborazione informazioni, nonché ascolto di numerosi operatori impegnati a vario titolo nella filiera crocieristica. "La crocieristica guarda al futuro: la lettura del nuovo scenario, le nuove priorità, i nuovi equilibri" è il titolo del report contenitore delle varie evidenze e degli spunti strategici che si presenta con un'articolazione in quattro sezioni. La prima propone evidenze quantitative su 10 temi giudicati centrali per cogliere la direzione che sta prendendo il settore, tra essi la domanda, la concentrazione dell'offerta e del traffico, gli ordini ai cantieri. La seconda presenta tante schede quante sono le Autorità di Sistema Portuale, presentando per ciascuna di esse le fonti di investimento, le scelte adottate con riferimento alla crocieristica, i temi prioritari nel futuro prossimo, costruendo di fatto una fotografia aggiornata sulla portualità crocieristica nazionale. La terza è frutto di un esteso lavoro di interlocuzione con imprenditori e manager, italiani ed esteri, sulle traiettorie che interesseranno l'industria crocieristica, dal deployment ai nuovi prodotti fino all'impegno sulla responsabilità sociale. La quarta contiene invece una selezione di 9 punti ritenuti fondamentali come base di una Agenda 2025 della portualità crocieristica italiana, una selezione di priorità ed attenzioni che più di altre si sono ritenute determinanti nell'influenzare le dinamiche del settore in futuro prossimo, il 2025 appunto, non immediato ma neanche troppo lontano. «In momenti come questi afferma Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo è fondamentale porsi in una prospettiva strategica e riflettere su quelli che, più di altri, saranno i principi cui ispirare l'azione». «Per **Assoporti** - ha aggiunto il presidente **Assoporti** Rodolfo Giampietri - il traffico crociere riveste un ruolo cruciale anche per il suo valore strategico nei rapporti tra gli ambiti portuali e le città portuali. Vogliamo contribuire a trovare le migliori soluzioni per questo segmento nel suo rilancio post-pandemico, anche perché credo che proprio la situazione sanitaria che abbiamo vissuto e che stiamo ancora vivendo ci invita a rivedere alcuni modelli». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



VARD: CONSEGNA 'LE COMMANDANT CHARCOT' A PONANT

Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio ibrida con propulsione a LNG per i viaggi polari Trieste, 2 agosto 2021 - La controllata di Fincantieri Vard, fra le principali società al mondo per la progettazione e costruzione di navi speciali, ha consegnato alla società armatrice francese PONANT 'Le Commandant Charcot', nave da crociera destinata ai viaggi polari. L'esclusivo e modernissimo exploration vessel ibrido elettrico con propulsione LNG è stato sviluppato da PONANT, Stirling Design International, Aker Arctic e VARD. La nave è specificamente progettata per raggiungere destinazioni polari come il Polo Nord geografico (90° di latitudine Nord), il Mare di Weddell, il Mare di Ross e l'Isola di Pietro I. L'unità, classificata come Polar Class 2, soddisfa gli standard più elevati di eco-compatibilità e sicurezza. Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio e ibrida elettrica a propulsione doppia, con batterie ad alta capacità e stoccaggio di LNG a bordo. 'Le Commandant Charcot', con una stazza lorda di circa 30.000 tonnellate, ha una lunghezza di circa 150 metri e una larghezza di 28. La nave può ospitare 245 passeggeri in 123 cabine, oltre a un equipaggio di 235 persone.



'Le Commandant Charcot' consegnata da Vard

Prima nave da crociera rompighiaccio e ibrida elettrica

Redazione

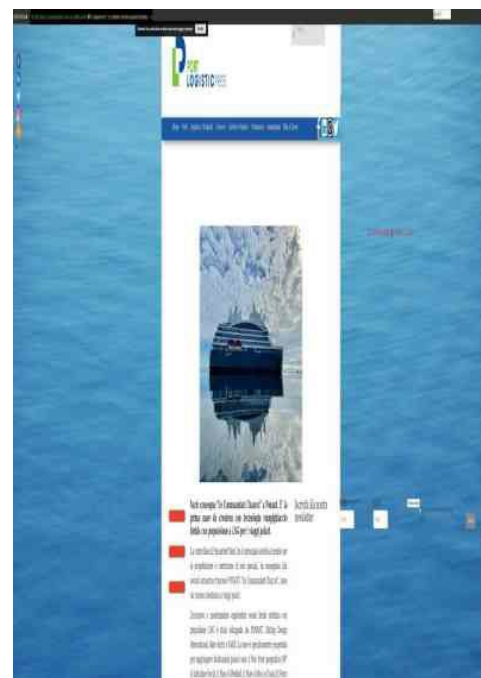
TRIESTE Le Commandant Charcot, nave da crociera destinata ai viaggi polari, è stata consegnata oggi da Vard, la controllata di Fincantieri, fra le principali società al mondo per la progettazione e costruzione di navi speciali, alla società armatrice francese Ponant. L'esclusivo e modernissimo exploration vessel ibrido elettrico con propulsione Lng è stato sviluppato da Ponant, Stirling Design International, Aker Arctic e Vard. La nave è specificamente progettata per raggiungere destinazioni polari come il Polo Nord geografico (90° di latitudine Nord), il Mare di Weddell, il Mare di Ross e l'Isola di Pietro I. L'unità, classificata come Polar Class 2, soddisfa gli standard più elevati di eco-compatibilità e sicurezza. Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio e ibrida elettrica a propulsione doppia, con batterie ad alta capacità e stoccaggio di Lng a bordo. Le Commandant Charcot, con una stazza lorda di circa 30.000 tonnellate, ha una lunghezza di circa 150 metri e una larghezza di 28. La nave può ospitare 245 passeggeri in 123 cabine, oltre a un equipaggio di 235 persone.



Fincantieri Vard consegna 'Le Commandant Charcot', prima nave da crociera rompighiaccio destinata ai viaggi polari, alla Ponant

Ufficio stampa

Vard: consegna 'Le Commandant Charcot' a Ponant. E' la prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio ibrida con propulsione a LNG per i viaggi polari. La controllata di Fincantieri Vard, fra le principali società al mondo per la progettazione e costruzione di navi speciali, ha consegnato alla società armatrice francese PONANT 'Le Commandant Charcot', nave da crociera destinata ai viaggi polari. L'esclusivo e modernissimo exploration vessel ibrido elettrico con propulsione LNG è stato sviluppato da PONANT, Stirling Design International, Aker Arctic e VARD. La nave è specificamente progettata per raggiungere destinazioni polari come il Polo Nord geografico (90° di latitudine Nord), il Mare di Weddell, il Mare di Ross e l'Isola di Pietro I. L'unità, classificata come Polar Class 2, soddisfa gli standard più elevati di eco-compatibilità e sicurezza. Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio e ibrida elettrica a propulsione doppia, con batterie ad alta capacità e stoccaggio di LNG a bordo. 'Le Commandant Charcot', con una stazza lorda di circa 30.000 tonnellate, ha una lunghezza di circa 150 metri e una larghezza di 28. La nave può ospitare 245 passeggeri in 123 cabine, oltre a un equipaggio di 235 persone.

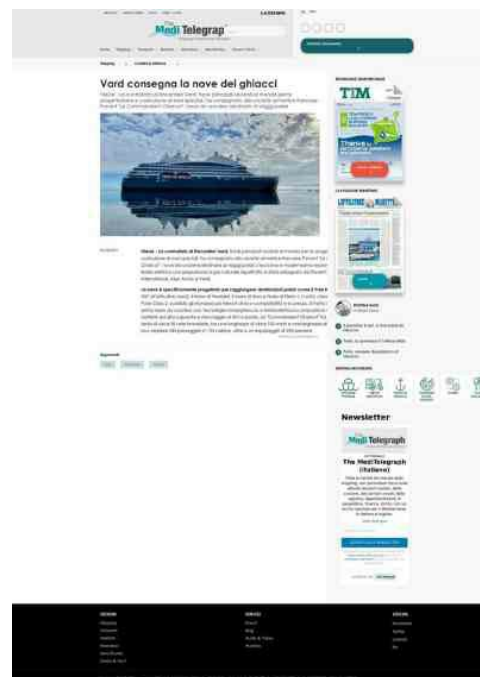


The Medi Telegraph

Trieste

Vard consegna la nave dei ghiacci

Trieste - La controllata di Fincantieri Vard, fra le principali società al mondo per la progettazione e costruzione di navi speciali, ha consegnato alla società armatrice francese Ponant "Le Commandant Charcot", nave da crociera destinata ai viaggi polari. L' esclusivo e modernissimo exploration vessel ibrido elettrico con propulsione a gas naturale liquefatto è stato sviluppato da Ponant, Stirling Design International, Aker Arctic e Vard. La nave è specificamente progettata per raggiungere destinazioni polari come il Polo Nord geografico (90° di latitudine Nord), il Mare di Weddell, il Mare di Ross e l' Isola di Pietro I. L' unità, classificata come Polar Class 2, soddisfa gli standard più elevati di eco-compatibilità e sicurezza. Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio e ibrida elettrica a propulsione doppia, con batterie ad alta capacità e stoccaggio di Gnl a bordo. Le "Commandant Charcot" ha una stazza lorda di circa 30 mila tonnellate, ha una lunghezza di circa 150 metri e una larghezza di 28. La nave può ospitare 245 passeggeri in 123 cabine, oltre a un equipaggio di 235 persone.



Stop a grandi navi alla Marittima di Venezia: attesa una perdita di almeno 82 milioni per l'economia cittadina

Secondo la Cgia, gli indennizzi promessi dal governo Draghi (25 milioni) coprono solo una minima parte dei mancati guadagni per il tessuto economico.

Sul divieto di attracco al terminal della Marittima a Venezia delle grandi navi da crociera è allarme rosso tra gli imprenditori cittadini per via delle perdite che il tessuto economico dovrà sopportare. Secondo la Cgia, nel 2022, attraverso il decreto legge 103 del 20 luglio scorso, il Governo ha messo a disposizione del gestore del terminal e delle imprese di cui lo stesso si avvale rimborsi pari a 25 milioni di euro. Secondo una stima dell'Ufficio studi della Cgia, le perdite si aggireranno, invece, almeno sugli 82 milioni di euro. Il divieto di transito delle grandi navi nel bacino di San Marco avrà, per gli operatori veneziani del settore e per l'intera città, un saldo negativo pari a 57 milioni di euro. Per il presidente della Cgia, Roberto Bottan, «i cosiddetti ristori, ovvero i contributi a fondo perduto e le risorse messe a disposizione per il rifinanziamento del Fondo sociale per l'occupazione e la formazione, l'anno prossimo copriranno solo il 30% delle perdite ascrivibili al trasferimento delle navi di grande stazza a Marghera. Una misura del tutto insufficiente». La Cgia ha valutato in 82 milioni le perdite derivanti dal divieto calcolando che l'impatto economico della crocieristica sul tessuto economico veneziano è stato oggetto di uno studio effettuato per conto dell'**Autorità Portuale**. La ricerca è stata realizzata nel 2013 e i dati si riferiscono al 2012. Sebbene questo studio sia datato, è comunque l'unico presente in grado di valutare le dimensioni economiche del settore crocieristico a Venezia. Si tratta di un ammontare complessivo stimato, allora, in poco meno di 284 milioni di euro all'anno di cui 207 milioni derivante dalla spesa dei passeggeri che scendono a terra prima o dopo la crociera, oppure, se in transito, quando questi turisti trascorrono qualche ora in città. Nella relazione tecnica al decreto legge n. 103/2021, si fanno alcune previsioni relative al 2021 e al 2022. In riferimento a questo ultimo anno, i tecnici del ministero delle Infrastrutture prevedono circa 248 navi in arrivo al terminal passeggeri di Venezia (con una riduzione del 40% a causa dell'emergenza Covid rispetto ai valori del 2019); ipotizzano inoltre che, in seguito alle nuove limitazioni, 128 navi decideranno di cambiare itinerario escludendo Venezia, mentre le altre 120 approderanno al nuovo terminal di Porto Marghera. Sulla base di queste informazioni e utilizzando le grandezze economiche della ricerca sopracitata, l'Ufficio studi della Cgia ha ipotizzato che nel 2022 il danno economico diretto (senza considerare gli effetti indotti) per l'economia locale sarà pari ad almeno 82 milioni di euro di cui 58 milioni riconducibili alla mancata spesa dei crocieristi in beni e servizi locali. Forse bisognerebbe riprendere in mano la decisione e valutare attentamente l'opportunità di creare una nuova via d'accesso alla Marittima attraverso il canale dei petroli per evitare una pesante ricaduta sull'economia cittadina. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', iscrivetevi al canale Telegram per non perdere i lanci e consultate i canali social della Testata. Telegram <https://t.me/ilnordest> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/>

Riproduzione Riservata.



Per ANAC la concessione a Venezia Terminal Passeggeri è legittima

02 Aug, 2021 VENEZIA - È entrato in vigore, ieri 1 agosto, il provvedimento del Governo per il divieto di transito delle Grandi Navi nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, decisione che mette in atto per le navi di grandi dimensioni lo spostamento dalla Stazione Marittima di Venezia. Provvedimento che si pone sul crinale dei due fronti, accolta con favore da tutta una parte di opinione pubblica e fortemente criticata dalle maggiori realtà economico produttive forti della preoccupazione per le ripercussioni e la perdita dei molti posti di lavoro. Per VTP, Venezia Terminal Passeggeri S.p.A, "si è aperto un momento di estrema complessità" - ha dichiarato Fabrizio Spagna presidente di VTP - annunciando però che per la società, è arrivata una buona notizia da parte di ANAC. L' **autorità** nazionale anticorruzione, ne ha infatti confermato la legittimità della concessione. Si legge in una nota di VTP: "Nel 2018 e con successive audizioni dell' ufficio Vigilanza Centrali di Committenza e Concessioni presso l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, in cui ANAC aveva richiesto notizie, fra gli altri, anche sul rapporto di affidamento di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A, la suddetta **Autorità** ha concluso di non ravvisare criticità o anomalie nell' affidamento disposto alla Società". Si continua nella nota: "In quanto all' asserita carenza in capo a VTP SpA della presunta non riconducibilità dei soci privati della Società ad imprese operanti nel porto, dalla documentazione acquisita" - "sulla questione si era già espresso il MIT al momento della sua costituzione nel 1997". L' ANAC, pertanto adesso sulla questione "ha confermato la legittimità della composizione societaria e dell' affidamento alla stessa dei servizi di interesse generale". "Viene altresì ribadito che, sebbene nel corso degli anni la compagine societaria abbia subito fisiologici mutamenti, i soci continuano a rappresentare operatori attivi nel settore dello shipping. Chiarisce infine che nel corso delle dismissioni delle quote in capo all' **Autorità Portuale** è stata assicurata tramite gara la selezione dei nuovi soggetti subentranti nella compagine sociale. 'Siamo lieti che ANAC abbia confermato la piena legittimità della concessione di VTP SpA sulla quale non abbiamo mai nutrito alcun dubbio', ha dichiarato il presidente di VTP SpA. 'È un' ottima notizia per la tutela della società, dei suoi azionisti, dei suoi dipendenti e della sua clientela in un momento di estrema complessità per le decisioni del Governo in merito al transito delle Grandi Navi a Venezia. Restiamo comunque ottimisti per il futuro e contiamo su una positiva evoluzione anche di questa vicenda', ha concluso. Spagna.



Si continua nella nota: "In quanto all' asserita carenza in capo a VTP SpA della presunta non riconducibilità dei soci privati della Società ad imprese operanti nel porto, dalla documentazione acquisita" - "sulla questione si era già espresso il MIT al momento della sua costituzione nel 1997". L' ANAC, pertanto adesso sulla questione "ha confermato la legittimità della composizione societaria e dell' affidamento alla stessa dei servizi di interesse generale". "Viene altresì ribadito che, sebbene nel corso degli anni la compagine societaria abbia subito fisiologici mutamenti, i soci continuano a rappresentare operatori attivi nel settore dello shipping. Chiarisce infine che nel corso delle dismissioni delle quote in capo all' **Autorità Portuale** è stata assicurata tramite gara la selezione dei nuovi soggetti subentranti nella compagine sociale. 'Siamo lieti che ANAC abbia confermato la piena legittimità della concessione di VTP SpA sulla quale non abbiamo mai nutrito alcun dubbio', ha dichiarato il presidente di VTP SpA. 'È un' ottima notizia per la tutela della società, dei suoi azionisti, dei suoi dipendenti e della sua clientela in un momento di estrema complessità per le decisioni del Governo in merito al transito delle Grandi Navi a Venezia. Restiamo comunque ottimisti per il futuro e contiamo su una positiva evoluzione anche di questa vicenda', ha concluso. Spagna.

Messaggero Marittimo Mensile

Venezia

Il porto di Venezia essenziale per l'economia della città

VENEZIA Il porto di Venezia svolge un ruolo essenziale per l'economia della città. A ribadire il concetto Alessandro Santi, presidente di Federagenti, a seguito di alcune decisioni del Governo. Piena disponibilità a discutere con chiunque in primis con il Governo al quale abbiamo chiesto formalmente di essere urgentemente e prioritariamente ascoltati prima che venga assunta qualsiasi decisione assieme a tante altre associazioni di categoria; quindi anche all'Unesco al quale abbiamo dato il nostro contributo, un anno e mezzo fa, senza ricevere alcuna considerazione evidentemente. Ma sia chiaro che non siamo disposti ad accettare imposizioni che mettono in discussione il presente, rappresentato da più di 4000 posti di lavoro connessi direttamente con le crociere e da oltre 20.000 posti di lavoro che gravitano attorno al porto di Venezia e il suo ruolo essenziale per l'economia di una delle aree produttive più importanti d'Europa; ma anche con il passato, quello che lega indissolubilmente la storia e la ragione di esistere di Venezia alle attività marittime e al suo porto. Così il presidente di Federagenti, la Federazione degli agenti marittimi che ha sempre svolto un ruolo guida nella difesa del porto lagunare, fa scattare un nuovo preoccupatissimo segnale di allerta di fronte al rischio di decisioni improvvisate del Governo che vietino da subito, senza condizioni alternative e senza basi tecniche, l'arrivo a Venezia delle navi da crociera. Secondo Santi il no dell'Australia, rispetto alla simile valutazione dell'Unesco sul tema della barriera corallina, segna un precedente importante indicando una via alternativa a quella che è, invece, frutto di strategie perfette per gemellare propaganda e interessi lontani dalla realtà locale, nel caso quella veneziana. E anche da Venezia e dal cluster marittimo nazionale, deve arrivare alle Istituzioni e indirettamente all'Unesco un no rispetto a soluzioni improvvisate e basate su emotività. L'alternativa seria sottolinea Santi è quella di un'analisi tecnica sulle banchine disponibili a Marghera, accompagnata da uno studio scientifico sugli impatti di rischio reali (per dimensionare i limiti) e sugli effetti idrodinamici le cui responsabilità andrebbero ricercate, più che negli scali delle grandi navi, nella mancata manutenzione, per decenni, dei canali lasciati interrare all'insegna di un ambientalismo acritico che ha, irresponsabilmente, voluto rinnegare la storia della città e della laguna. E uno studio che tenga primariamente conto dei lavoratori e delle famiglie alle quali, persone che non rischiano nulla e vivono altrove, vorrebbero imporre il loro diktat.



Messaggero Marittimo Mensile

Savona, Vado

Regioni, politica e impresa compatti su bypass strategico del Ponente ligure

SAVOVA Se da una parte il Ponente ligure è a rischio blackout da traffico, dall'altra arrivano i primi si al nuovo bypass con l'Alessandrino. Di alcune infrastrutture l'Italia riesce a discutere per decenni, talora per più di un secolo, senza pervenire a una realizzazione concreta. Ma in taluni casi, l'idea si trasforma improvvisamente in un'emergenza, in grado di impattare negativamente su territori a forte valenza economica decretandone potenzialmente il declino. È quanto sta accadendo per il progetto del bypass autostradale fra Albenga, Savona e l'Alessandrino, che, con la crisi dell'intera rete autostradale ligure e con l'imminente entrata in servizio a pieno regime del terminal container di Savona Vado, pronto a riversare sull'autostrada Genova-Ventimiglia, nonché sulla Savona-Torino e sulla Voltri-Gravellona dai 2000 ai 2500 mezzi pesanti al giorno. Il che si traduce in una sola prospettiva: collasso e blocco totale nei traffici di merce dai porti di Savona e Genova verso l'hinterland industriale del Nord Ovest, ma anche blocco dei flussi turistici per tutta la Riviera di Ponente e danni incalcolabili alla Val Bormida. A lanciare il guanto di sfida, accendendo i riflettori su quella che minaccia di diventare una vera e propria emergenza nazionale (attraverso i porti liguri transita più del 35% dell'interscambio internazionale del Paese), è stato il presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri, che ha agito come catalizzatore di interessi che vanno dall'autotrasporto (rappresentato da Trasportounito, presieduto da Franco Pensiero), agli operatori del comparto turistico, al mondo della logistica e a una cinquantina di Sindaci direttamente coinvolti in questa emergenza. In anteprima a Savona è stato presentato il pre-progetto di una autostrada, per certi aspetti figlia della vecchia gronda di ponente, o della bretella, destinata a collegare l'Alessandrino e quindi l'alto tracciato della A26 con la Savona-Ventimiglia integrando Albenga e il terminal container di Vado. I numeri si prestano a ben poche interpretazioni: già oggi la Genova-Ventimiglia, sotto osservazione ulteriore per i lavori di manutenzione in atto, ha superato il livello di guardia del congestionamento. Idem per i nodi di interconnessione con la Savona-Torino e con la Voltri- Gravellona Toce. Con i 2000 mezzi pesanti che ogni giorno graviteranno sul nuovo terminal e con la crescita prevista anche del Terminal di Voltri su una rete che per i prossimi dieci anni subirà disagi, code e ingorghi derivanti da lavori di manutenzione posposti per anni, il nuovo bypass si presenta come l'unica alternativa percorribile per scongiurare il blackout.



Regione stanZIA 57mln per copertura finanziaria diga Genova, sì dell' assemblea

(ANSA) - GENOVA, 02 AGO - La Regione Liguria nel 2022 investirà 57 milioni di euro del Fondo strategico per garantire la copertura finanziaria del progetto della nuova diga del porto di Genova. Lo prevede un articolo del Documento di economia e finanza regionale (Defr) approvato stasera dal Consiglio regionale con 24 voti a favore (centrodestra, Pd-Articolo Uno e M5S), 3 astenuti (Lista Sansa) e un contrario (Linea Condivisa). "Contribuiamo a far partire l' opera della nuova diga di Genova che altrimenti non sarebbe andata a gara in assenza di copertura per come il dibattito pubblico ha scelto il tipo di opera. - afferma il presidente della Regione Giovanni Toti - Quindi la Regione non solo ha ascoltato il dibattito pubblico, ma ha messo soldi propri, fondi italiani non europei, per far mettere a bando dall' Autorità portuale la costruzione della diga entro l' anno". "Si tratta di fondi europei portati a casa dal Governo Conte 2 - sottolinea il consigliere Davide Natale (Pd-Articolo Uno) - respingiamo al mittente qualsiasi tipo di lezione sul Fondo strategico". "Ci asteniamo perché un' opera da 1,3 miliardi di euro avrebbe meritato un diverso dibattito pubblico a Genova. - commenta il capogruppo Ferruccio Sansa (Lista Sansa) - Solleviamo dubbi nonostante l' importanza dell' opera per il nostro porto, in particolare solleviamo dubbi sul dibattito pubblico, sull' analisi costi-benefici dell' opera, sulle previsioni di crescita dei flussi di traffici portuali e grossi dubbi sui tempi di realizzazione" "Il corridoio 6 dev' essere implementato per l' import-export del porto di Genova. - replica la consigliera Lilli Lauro (cambiamo!) - Una cosa certa è che se non c' è stato troppo dibattito pubblico sulla nuova diga lo si deve al fatto che ne abbiamo avuto fin troppo sulla Gronda. Il cambiamento della politica è prendere delle decisioni. Il porto di Genova è il centro dell' Europa, la diga è un' opera nazionale, mi stupisco che ad alcuni vengano dei dubbi su questo finanziamento". (ANSA).



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Pnrr, in Liguria stanziati 116 milioni per potenziare la sanità regionale

Liguria . Oggi l' approvazione in Consiglio regionale delle misure finalizzate all' attuazione della ripresa e della resilienza **ligure**: tra i fondi aggiuntivi stanziati, 116 milioni sono destinati alla sanità regionale , mentre 57 milioni serviranno per completare il finanziamento della nuova diga del porto di Genova. 'Mi pare di poter dire che gli sforzi messi in campo per sostenere la lotta al Covid dal punto di vista sanitario e dal punto di vista del superamento della crisi economica stanno cominciando a dare i frutti sperati - ha commentato il presidente Giovanni Toti -. Non bisogna abbassare la guardia, per questo continueremo con la campagna vaccinale e con grande attenzione alla sanità e contemporaneamente cercheremo di cogliere le opportunità che il Pnrr ci sta offrendo'. Le risorse per la nuova diga verranno individuate nell' esercizio 2022 e saranno erogate all' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale** come contributo aggiuntivo a quelle già messe a disposizione dall' ente. Il primo lotto costa complessivamente 950 milioni e si conta di partire coi lavori nei primi mesi del 2022. Il fondo integrativo aggiuntivo per il servizio sanitario regionale sarà pari a 46,1 milioni per il 2021 e altri 35 milioni per il 2022 e il 2023. Il documento assegna 2 milioni ai settori della cultura e dello spettacolo dal vivo, 400mila euro di contributo alla manifestazione 'Slow Fish 2021' e 5,8 milioni per lavori indifferibili sull' acquedotto del Roja. Per lavori di manutenzione straordinaria sui taxi sono a disposizione 150mila euro, altri 650mila sono per l' assegnazione di borse di studio e 866mila andranno a incrementare gli investimenti a complemento del Programma di sviluppo rurale 2014-2020. Approvato anche l' assestamento al bilancio di previsione per gli anni finanziari 2021-2023. La manovra complessiva vale 437 milioni , derivanti prevalentemente da maggiori entrate di natura vincolata (oltre 400 milioni) e da applicazione di avanzo vincolato (oltre 25 milioni). In particolare le variazioni riguardano, in tema di investimenti, 46 milioni a valere sul fondo strategico regionale finanziati con nuovo mutuo, oltre a investimenti nell' edilizia scolastica (0,4 milioni), nella riqualificazione urbana (1,1 milioni) e a completamento del Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020 (0,9 milioni). In tema di sanità e politiche sociali ci sono nuove assegnazioni di fondi vincolati (265 milioni per la sanità di cui 218 per investimenti e 14 milioni per il sociale). Sullo sviluppo economico sono previsti 26 milioni vincolati e 400mila di euro per il Salone Nautico. Alla voce trasporti, nuove assegnazioni statali per 92 milioni (di cui 24 per investimenti) e, infine, sono previsti 0,7 milioni per assegnazione di borse di studio. 'Il giudizio sull' assestamento di bilancio di previsione 2021-2023 presentato della Regione Liguria in linea di massima rimane negativo, anche se ci sono stati punti di incontro, nel suo complesso riteniamo che abbia lacune politiche e non abbia dato risposte a tematiche preminenti da noi poste come scuola e cultura, capitoli per i quali avevamo chiesto di stanziare dei fondi per garantire la scuola in presenza e per sostenere il comparto della cultura e dello spettacolo fortemente colpito dalla pandemia, ma che sono stati bocciati - dichiara Enrico Ioculano relatore per il Partito democratico-Articolo Uno annunciando in consiglio regionale il voto contrario -. Ci aspettavamo di più, anche se cogliamo con favore l' apertura ad accogliere gli emendamenti a sostegno dei piccoli comuni su progettualità e dissesto idrogeologico, ma anche quelli sulla campagna di comunicazione contro le molestie alle donne sui bus e i 50mila euro a sostegno della associazioni storiche che operano nel settore della disabilità e siamo soddisfatti per aver ottenuto attenzione'. Bocciata la proposta della Lista Sansa di tagliare del 50% l' Irapp per le imprese danneggiate dal Covid . 'La misura, per quanto impegnativa, era perfettamente alla portata delle casse della Regione: si parla di un





Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Ferruccio Sansa -. Non solo: almeno a parole il centrodestra dice prendersi a cuore le sorti degli imprenditori, degli esercizi commerciali e dei ristoratori. Già, a parole, perché poi è il centrodestra che sta riempiendo la Liguria di centri commerciali e ipermercati. Peccato che la stessa giunta spenda almeno 2 milioni di euro per pubblicità istituzionale, eventi, promozione. Insomma, spesso per farsi propaganda. I soldi ci sarebbero eccome, ma Toti e i suoi li vogliono spendere altrimenti. Per loro la pubblicità, la propaganda, gli eventi e le feste in piazza, le nuove poltrone e uno staff di venti persone contano più di un taglio dell' Irap per aiutare le imprese in crisi per il Covid. Questi sono fatti'. Minoranza delusa anche sulla dote sport . 'Attivare la dote sport il prima possibile e senza più meline e goffi tentativi di mettere il cappello sulle idee altrui: era questo l' obiettivo del nostro emendamento, votato oggi in aula. Avevamo auspicato che il contributo alle famiglie meno abbienti potesse partire il prima possibile. Una proposta che racchiudeva in sé anche una quota destinata ai minori con disabilità, fascia sociale purtroppo sempre più ignorata dalla giunta e dalla maggioranza dei proclami. Purtroppo, ancora una volta il centrodestra ha gettato la maschera: il nostro emendamento è stato respinto. Non c' è niente da fare: finché si tratta di spendere soldi per feste ed eventi patinati, va tutto bene ma quando si devono dare risposte concrete alle famiglie, e in questo caso anche alle società sportive in crisi, la manina della Giunta si fa davvero corta. Resta solo da capire se la compagine di centrodestra segue le regole di uno squallido gioco politico o se sono semplicemente miopi oppure, peggio, senza cuore. Vergogna!'.

Nuova diga in porto, dalla Regione 57 milioni per il progetto

Di Gino Bruni

Un finanziamento di 57 milioni complessivi, da affiancare alle risorse che investiranno l' **Autorità portuale** e il Governo con il fondo complementare al Pnrr. È così, con questo stanziamento inserito nel bilancio 2022 votato questo pomeriggio nella sede dell' ente, che la Regione Liguria concorrerà al finanziamento della nuova diga del porto di Genova. Inserito in una legge omnibus di impianto finanziario dedicata all' "impostazione delle misure finalizzate all' attuazione della ripresa e della resilienza", una sorta di collegato locale al Pnrr, il fondo regionale per cofinanziare l' opera "era necessario", è stata la spiegazione del governatore ligure, Giovanni Toti. "Senza queste risorse l' opera non sarebbe andata a gara, non ci sarebbe stata la copertura, richiesta dalle modalità di appalto scelte dal dibattito pubblico", motiva la scelta il presidente regionale. "Ora entro l' anno sarà possibile bandirla". La nuova diga progettata per il porto genovese costerà nel complesso circa 1,3 miliardi di risorse pubbliche, di cui 950 milioni per il primo lotto. Nel testo di legge regionale si specifica che, in caso di ribassi d' asta in seguito all' aggiudicazione definitiva dell' appalto, l' ente regionale ridurrà il proprio apporto economico. Approvato dal Consiglio regionale con 24 voti a favore (quelli del centrodestra, di Pd-Articolo Uno e M5S), 3 astenuti (Lista Sansa) e un contrario (Linea Condivisa), "con questo finanziamento contribuiamo a far partire l' opera, - ribadisce Toti - la Regione non solo ha ascoltato il dibattito pubblico, ma ha messo soldi propri, fondi italiani non europei, per far mettere a bando dall' **Autorità portuale** la costruzione della diga entro l' anno". La scelta della Regione, nonostante i 24 voti favorevoli, ha animato il dibattito della giornata di Consiglio. "Si tratta di fondi europei portati a casa dal Governo Conte 2 - è stato fatto notare dal consigliere Davide Natale (Pd-Articolo Uno) - respingiamo al mittente qualsiasi tipo di lezioncina sul Fondo strategico". "Ci asteniamo perché un' opera da 1,3 miliardi di euro avrebbe meritato un diverso dibattito pubblico a Genova - il commento di Ferruccio Sansa (Lista Sansa) - Solleviamo dubbi nonostante l' importanza dell' opera per il nostro porto, in particolare solleviamo dubbi sul dibattito pubblico, sull' analisi costi-benefici dell' opera, sulle previsioni di crescita dei flussi di traffici portuali e grossi dubbi sui tempi di realizzazione". "Il corridoio 6 dev' essere implementato per l' import-export del porto di Genova. - è stata la replica la consigliera Lilli Lauro (Cambiamo!) - Una cosa certa è che se non c' è stato troppo dibattito pubblico sulla nuova diga lo si deve al fatto che ne abbiamo avuto fin troppo sulla Gronda. Il cambiamento della politica è prendere delle decisioni. Il porto di Genova è il centro dell' Europa, la diga è un' opera nazionale, mi stupisco che ad alcuni vengano dei dubbi su questo finanziamento".



Nuova diga di Genova, la Regione stanZIA 57 milioni per la copertura finanziaria

GENOVA - La Regione Liguria nel 2022 investirà 57 milioni di euro del Fondo strategico per garantire la copertura finanziaria del progetto della nuova diga del porto di Genova. Lo prevede un articolo del Documento di economia e finanza regionale (Defr) approvato dal Consiglio regionale con 24 voti a favore (centrodestra, Pd-Articolo Uno e M5S), 3 astenuti (Lista Sansa) e un contrario (Linea Condivisa). "Contribuiamo a far partire l'opera della nuova diga di Genova che altrimenti non sarebbe andata a gara in assenza di copertura per come il dibattito pubblico ha scelto il tipo di opera. - afferma il presidente della Regione Giovanni Toti - Quindi la Regione non solo ha ascoltato il dibattito pubblico, ma ha messo soldi propri, fondi italiani non europei, per far mettere a bando dall' **Autorità portuale** la costruzione della diga entro l'anno". "Si tratta di fondi europei portati a casa dal Governo Conte 2 - sottolinea il consigliere Davide Natale (Pd-Articolo Uno) - respingiamo al mittente qualsiasi tipo di lezioncina sul Fondo strategico". "Ci asteniamo perché un'opera da 1,3 miliardi di euro avrebbe meritato un diverso dibattito pubblico a Genova. - commenta il capogruppo Ferruccio Sansa (Lista Sansa) - Solleviamo dubbi nonostante l'importanza dell'opera per il nostro porto, in particolare solleviamo dubbi sul dibattito pubblico, sull'analisi costi-benefici dell'opera, sulle previsioni di crescita dei flussi di traffici portuali e grossi dubbi sui tempi di realizzazione". "Il corridoio 6 dev'essere implementato per l'import-export del porto di Genova. - replica la consigliera Lilli Lauro (Cambiamo!) - Una cosa certa è che se non c'è stato troppo dibattito pubblico sulla nuova diga lo si deve al fatto che ne abbiamo avuto fin troppo sulla Gronda. Il cambiamento della politica è prendere delle decisioni. Il porto di Genova è il centro dell'Europa, la diga è un'opera nazionale, mi stupisco che ad alcuni vengano dei dubbi su questo finanziamento".



PORTI E LOGISTICA

Via libera trasversale in consiglio

Nuova diga di Genova, la Regione stanZIA 57 milioni per la copertura finanziaria

lunedì 02 agosto 2021



GENOVA - La Regione Liguria nel 2022 investirà 57 milioni di euro del Fondo strategico per garantire la copertura finanziaria del progetto della nuova diga del porto di



Genova, Toti finanzia con 57 milioni la nuova diga del porto

Mauro Pincio

Via libera allo stanziamento della Regione, l'opera in totale costerà 1,3 miliardi. Il presidente: "Così potremo bandire la gara entro l'anno" **Genova** - Prenotati. I 57 milioni che serviranno per finanziare - parzialmente - la nuova diga del **porto** di **Genova** - sono stati inseriti nel bilancio 2022 della Regione Liguria. Quei soldi, insieme ai finanziamenti previsti dal governo e dall'Autorità di sistema portuale, serviranno per poter 'bandire la gara entro l'anno' come ha spiegato il presidente della Regione, Giovanni Toti. La nuova diga costerà complessivamente 1,3 miliardi di risorse pubbliche, di cui 950 milioni per il primo lotto. Il bilancio è in approvazione nel Consiglio Regionale della Liguria e nel testo di legge viene specificato che, in caso di ribassi d'asta in seguito all'aggiudicazione definitiva dell'appalto, la Regione ridurrà il proprio apporto economico di conseguenza.

The screenshot shows the top portion of a web article on ShipMag. At the top right, the author's name 'Mauro Pincio' is displayed. Below it is the ShipMag logo with the tagline 'SHIPPING MAGAZINE'. To the right of the logo is a search bar labeled 'CERCA Q'. A horizontal navigation menu includes 'Crociere', 'Cargo', 'Cantieri&Difesa', 'Yacht', 'Porti', 'Logistica', 'Green&Tech', and 'IF'. Below the menu are two green buttons labeled 'GREEN&TECH' and 'PORTI'. The main headline of the article is 'Genova, Toti finanzia con 57 milioni la nuova diga del porto'. Below the headline, the date '02 AGOSTO 2021' and the author's name 'Mauro Pincio' are visible. At the bottom of the screenshot, there are four blue circular icons.

Port Logistic Press

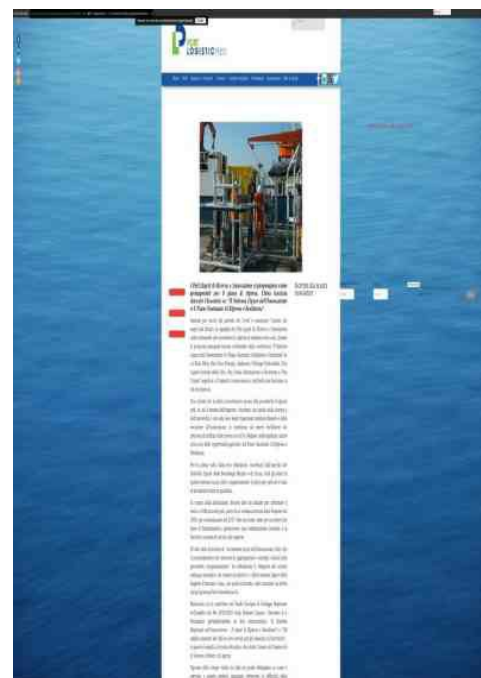
Genova, Voltri

I Poli Liguri di Ricerca e Innovazione si propongono come protagonisti per il piano di ripresa

Ufficio stampa

L'idea lanciata durante l'incontro su 'Il Sistema Ligure dell'Innovazione e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza'. Insieme per uscire dal periodo del Covid e cementare l'unione nel segno del futuro: la squadra dei Poli Liguri di Ricerca e Innovazione come strumento per accelerare la ripresa in regione e non solo. Questa la proposta principale emersa nell'ambito della conferenza 'Il Sistema Ligure dell'Innovazione e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza' in cui Polo Dltm, Polo Eass Energia, Ambiente, Sviluppo Sostenibile, Polo Ligure Scienze della Vita, Polo Sosia Automazione e Sicurezza e Polo Transit Logistica e Trasporti si sono messi a confronto per tracciare la via del rilancio. Una strada che si potrà concretizzare grazie alla peculiarità di questi enti, in cui il mondo dell'impresa s'incontra con quello della ricerca e dell'università e che alla luce degli importanti risultati ottenuti e della vocazione all'innovazione, si candidano ad essere facilitatori nei processi di utilizzo delle risorse su cui la Regione potrà puntare, anche sulla scia delle opportunità garantite dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Per la prima volta dalla loro istituzione, coordinati dall'operato del Distretto Ligure delle Tecnologie

Marine e di Ticass, tutti gli attori di questo sistema hanno fatto congiuntamente il punto per gettare le basi di un'azione futura in parallelo. Al centro della discussione, diverse idee da attuare per rafforzare il ruolo e l'efficacia dei poli, parte di un sistema attivato dalla Regione nel 2010, poi razionalizzato nel 2017: fare un fronte unito per accedere alle linee di finanziamento, promuovere una collaborazione costante e la fornitura comune di servizi alle imprese. Il tutto nella direzione di 'un sistema ligure dell'innovazione, oltre che il consolidamento dei processi di aggregazione e sinergia avviati nelle precedenti programmazioni' ha sottolineato il dirigente del settore sviluppo strategico del tessuto produttivo e dell'economia ligure della Regione Francesco Caso, che posto l'accento sulle occasioni in arrivo dal programma Next Generation Eu. Realizzato con il contributo del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale nell'ambito del Por 2014-2020 della Regione Liguria, l'incontro si è focalizzato prevalentemente su due macrosezioni: ' Il Sistema Regionale dell'innovazione - Il piano di Ripresa e Resilienza ' e ' Gli ambiti operativi dei Poli e i loro servizi per gli associati e il territorio '; a queste è seguita la tavola rotonda a cura delle Camere di Commercio di Genova e Riviera di Liguria. Ognuna delle cinque realtà ha fatto un punto dettagliato su come è arrivata a questo periodo, passando attraverso le difficoltà della pandemia, mentre il secondo momento di confronto ha fatto emergere le principali istanze da parte del mondo delle aziende, che hanno auspicato supporto, occasioni di crescita ed innovazione, oltre che una maggior aggregazione. 'Siamo in un momento particolare - ha sottolineato il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri , che richiede un cambiamento nel modo di approcciare le cose. Una scommessa che l'Italia non può perdere, pena il declino. Come evitarlo? Facendo accelerare sinergie importanti, concorrendo verso un obiettivo comune, non sgomitando separati. Inoltre, una seconda esigenza è quella di un'ulteriore definizione dei campi tematici dei nostri poli non territoriali e di un accentuato coordinamento: due condizioni che possono permettere ad ognuno di muoversi in maniera più forte. La formula dei poli e dei distretti vincente, soprattutto se li consideriamo soggetti attivi a livello regionale e veri e propri bracci operativi'. In conclusione, l'arrivederci fra i cinque enti, tutti invitati ad un importante appuntamento: la prossima edizione di Sea Future, la manifestazione internazionale organizzata da Italian Blue



Growth dedicata alla Blue Economy e alle innovazioni nel settore navale e marittimo, in programma alla Spezia dal 28 settembre al 1° ottobre: in quell'occasione, si terrà un'edizione aggiornata del workshop appena concluso, che permetterà di consolidare ulteriormente il sistema ligure dell'innovazione.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Record di bunkeraggio nel porto di Genova ma Ciane ridurrà i marittimi imbarcati

Ciane Spa, la società concessionaria dell' attività di bunkeraggio nel porto di Genova, nell' esercizio passato (2020) è tornata all' utile grazie a un record di carburante trasportato e fornito alle navi ma, nonostante ciò, ha in previsione di ridurre il personale marittimo imbarcato a bordo delle proprie bettoline. SHIPPING ITALY lo apprende dalla lettura del bilancio 2020 chiuso con ricavi pari a 10,5 milioni di euro (in crescita rispetto ai 9,2 milioni di dodici mesi prima) e un risultato netto positivo di appena 43.505 euro (da una perdita di 1,3 milioni del 2019) nonostante quello appena trascorso sia stato appunto un esercizio record per la quantità di carburante trasportato e fornito. La società controllata da So.Fi.Pa Srl e guidata dall' amministratore unico Eraldo Valle evidenzia nella relazione sulla gestione che il 2020 "si è concluso innanzitutto con un significativo traguardo in termini di tonnellate movimentate nel bunkeraggio nei porti di Genova, Savona - Vado L. e La Spezia" ma aggiunge come il risultato netto ottenuto risulti "assai modesto se raffrontato col volume movimentato". Per la prima volta nella sua storia Ciane ha raggiunto il milione di tonnellate di bunker erogato al naviglio che ha scalato i porti liguri. "La spiegazione di tale aumento del movimentato consiste nel fatto che, con l' inizio del 2020, è stato fatto obbligo alle navi di consumare combustibili con una presenza di zolfo non eccedente lo 0,5%", salvo quelle dotate di scrubber, e "il porto di Genova si è dimostrato subito pronto a offrire a prezzi competitivi il nuovo combustibile". Merito in primis di Esso che per tempo aveva destinato la raffineria di Trecate alla produzione di bunker allo 0,5% di zolfo e aveva reso disponibile il prodotto a prezzi competitivi nel porto di Genova. Nella prima parte del 2020 Ciane ha quindi beneficiato di un "consistente aumento delle vendite complessive di bunker rispetto all' andamento usuale". La relazione sulla gestione aggiunge però che "purtroppo la seconda metà dell' anno la situazione ha visto poi progressivamente ridursi l' aumento fino a farlo scendere a un valore finale più contenuto ma che resta comunque ragguardevole (più del 10% circa rispetto all' anno precedente)". A 'zavorrare' però i risultati finanziari di Ciane sono stati alcuni fattori specifici: tra questi "la forte criticità nell' operare presso due dei quattro depositi costieri di caricazione delle bettoline, cioè quelli situati nella calata Olii Minerali, che insieme dispongono solo di due posti di ormeggio e caricazione a fronte dei tre o quattro che erano previsti dagli originari piani dell' Autorità portuale". Oltre a ciò la società segnala che "gli orari di apertura dei depositi di bunker restano strutturati in modo da evitare di norma la loro apertura nei giorni festivi e anche al sabato, a differenza delle bettoline che invece, a prezzo di costosi turni di lavoro, possono essere operative ogni giorno dell' anno incluse le ore notturne; ciò rende evidente lo sbilanciamento tra le due forme di operatività poste in essere rispettivamente da depositi e bettoline". Ma "tra le gravi conseguenze degli aspetti che compongono la delicata situazione logistica del bunkeraggio genovese" quella che penalizza maggiormente Ciane "è il dilatarsi delle operazioni di caricazione, che si riflette sul tempo di lavoro degli equipaggi delle bettoline e sui conseguenti costi". Altro fattore critico infine è la "precarietà dei punti di ormeggio delle bettoline" che si traduce in inefficienze e aggravii di costi. L' azienda amministrata da Eraldo Valle conclude sottolineando che "la principale causa dell' aumento dei costi di gestione, che sostanzialmente ha sterilizzato l' eccezionale aumento del (prodotto, ndr) movimentato, va pertanto individuata nell' insostenibile crescita del costo del lavoro marittimo, che fra l' altro continua a non poter beneficiare di alcuna delle molte provvidenze assentite ad altre categoria marittime". Da fine 2020 la situazione sembra essere ancora peggiore per la società che segnala una "nuova sensibile riduzione del





Shipping Italy

Genova, Voltri

(2020, ndr) e nei primi del corrente anno". Nei primi mesi del 2021 i volumi di bunker trasportati e forniti alle navi hanno infatti mostrato "percentuali impressionanti di caduta se confrontati ai livelli di inizio 2020 ma addirittura evidenziano livelli largamente inferiori anche ai corrispondenti primi mesi degli ultimi anni!". All'azienda non rimane dunque che razionalizzare i costi: "Va quindi perseguita - si legge nella relazione - un' indispensabile razionalizzazione dell' organico e dell' organizzazione del lavoro dei marittimi, affinché ne venga contenuto l' eccessivo impatto sui costi". I marittimi impiegati da Ciane sono attualmente una cinquantina impiegati a bordo delle cinque bettoline che compongono la flotta. N.C.

La situazione dei varchi portuali sotto la Lanterna per Pisa è fragile il sistema trasportistico locale

GENOVA In merito alla situazione dei varchi portuali genovesi, che è stata al centro della cronaca, i due terminali genovesi del Gruppo Psa: PSA Genova Pra' e PSA SECH, rivendicano la mancanza di responsabilità da parte loro e sottolineano, invece, la fragilità del sistema trasportistico locale. Alcuni articoli di stampa si legge in una nota hanno indicato i terminali PSA di Genova quale causa principale delle problematiche relative alla viabilità che si sono verificate il 2 Luglio sulla rete urbana e autostradale del nodo genovese. Con riferimento ai vari articoli pubblicati sulla stampa lo scorso 2 Luglio, risulta evidente il tentativo di colpire i terminali PSA a Genova indicandoli quale causa principale delle problematiche relative alla viabilità che si sono verificate lo stesso giorno sulla rete urbana e autostradale del nodo genovese. Risulta invece evidente sostiene PSA quanto il sistema trasportistico locale sia fragile e come, qualora si verifichi un picco di traffico, esso diventi ingestibile. Ciò dà luogo a un'estenuante caccia al responsabile tra i vari attori della catena logistica. Nonostante ogni soggetto parte del sistema sostenga le proprie ragioni, vi sono alcuni fatti che vanno considerati oggettivamente: è a tutti noto che le infrastrutture liguri sono ormai da tempo in uno stato disastroso, come peraltro ammesso anche dal soggetto concessionario delle autostrade, nondimeno destinato a perdurare nel tempo, reso ancora più fragile in caso di eventi imprevedibili (guasti ai mezzi). Ciò contribuisce ad esasperare chiunque si trovi a percorrere la rete nel tentativo di raggiungere i varchi portuali, e, in specie, gli operatori dell'autotrasporto; è comunque inevitabile che si possano creare attese ai varchi portuali, se i trasportatori giungono contemporaneamente e senza alcun tipo di programmazione; i vari potenziamenti promessi del sistema ferroviario, sia portuale (nuovi binari a Pra', nuova piattaforma a Sampierdarena) che sulla rete (Terzo Valico), continuano ad accumulare ritardi, allontanando la data prevista di fine lavori e rinviando la possibilità di ridurre la pressione dal sistema stradale; la mancata programmazione dei flussi camionistici, che continuano a giungere al porto in occasione dei picchi giornalieri, mette a dura prova la flessibilità dei terminali, che possono contare su risorse finite, sia di personale e mezzi che di spazi. A questo proposito, ci preme comunque sottolineare come il terminal PSA SECH, nelle settimane precedenti il 2 Luglio, abbia operato un numero di camion del tutto equivalente (a titolo di esempio 834 camion operati il 22 Giugno vs. gli 864 del 2 Luglio, con una differenza di sole 30 unità), senza alcun tipo di disservizio. Ciò testimonia che il terminal è perfettamente in grado di gestire tali volumi e che non può essere ritenuto responsabile per quanto accaduto lo scorso 2 Luglio; l'estensione delle ore di apertura anche alle ore serali, già sperimentata in passato, non ha dato i risultati sperati, a causa sia della mancanza di ricettività dei magazzini di origine/ destinazione dei carichi, che dei limiti di orari di percorrenza dei camion, che di nuovo per le chiusure notturne derivanti dai cantieri stradali; è importante che le Autorità preposte accelerino la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie a massimizzare l'efficienza del porto di Genova e dei suoi varchi, favorendo un flusso programmato delle merci e sburocratizzando al contempo i propri processi interni. Quanto sopra a segnalare che il Sistema Genova, in ogni caso, ancora non riesce a trasformarsi in un sistema evoluto e compatto, con mentalità tesa al miglioramento continuo, a beneficio di tutti gli attori della catena logistica e dei traffici in senso più ampio. Affinché questo possa avvenire al più presto, siamo naturalmente disponibili a un confronto trasparente di concerto con tutto il sistema porto, al fine di analizzare soluzioni

La situazione dei varchi portuali sotto la Lanterna per Pisa è fragile il sistema trasportistico locale

Uno dei varchi portuali del porto di Genova

Inaugurato primo distributore Lng nel porto di Genova LCS Trasporti è in prima linea nella fase "testing"

condivise. Ciò che, a nostro avviso, è percorribile in tempi brevi per ridurre le situazioni di disagio e, al contempo, dare un messaggio positivo alla comunità portuale (e non solo), è una programmazione puntuale



Messaggero Marittimo Mensile

Genova, Voltri

dei traffici camionistici in arrivo. Ricordiamo conclude la nota che a breve termine verranno avviati i cantieri per la nuova viabilità del bacino di Sampierdarena, i quali aggraveranno ulteriormente la situazione dei varchi portuali: la messa in atto della pianificazione tramite un sistema informatico permetterebbe all'utenza di prenotare in anticipo l'arrivo in porto, con arrivi scaglionati. Lo stesso sistema (tradotto in una semplice app) permetterebbe poi di verificare in anticipo che tutta la documentazione utile all'ingresso risulti essere in ordine, garantendo così un transito veloce e sicuro della merce, minimizzando i tempi di transito e massimizzando l'efficienza del nostro porto.

Messaggero Marittimo Mensile

Genova, Voltri

Inaugurato primo distributore Lng nel porto di Genova LC3 Trasporti è in prima linea nella fase testing

GENOVA PRA' Inaugurato il primo distributore mobile di Lng nel porto di Genova. LC3 Trasporti, la prima azienda di trasporto italiana a movimentare la propria flotta mezzi con LNG (Gas Naturale Liquefatto), incrementerà la propria presenza nella logistica da e per lo scalo merci marittimo del porto di Genova con mezzi a LNG grazie alla recente inaugurazione del primo distributore mobile di LNG nei pressi del molo ligure firmato da Ham Italia nell'ambito del progetto GNL Facile'. LC3 Trasporti, in forze con una propria filiale genovese composta da 35 mezzi di ultima generazione sia Diesel EURO 6D sia LNG, è in prima linea per la fase di testing' del nuovo distributore mobile di LNG attivato di recente in zona portuale, che le permetterà di sviluppare ulteriormente il percorso di metanizzazione volto a ridurre in misura significativa l'impatto sull'ambiente. Michele Ambrogi, presidente di LC3 Trasporti, dichiara: L'installazione del primo distributore mobile di LNG nel porto di Genova, ci consentirà di sfruttare a pieno regime la nostra flotta mezzi mossa da questa innovativa risorsa energetica capace di rivoluzionare il concetto stesso di impatto ambientale del trasporto merci anche in quest'area specifica. L'importanza strategica dello scalo genovese e la possibilità di rifornire in loco i nostri trattori, darà un'ulteriore spinta in avanti ai processi di decarbonizzazione necessari per il rispetto dell'ambiente. Ancora una volta, LC3 si trova a giocare il ruolo di apripista in questo specifico settore. Da oggi, il flusso merci in fase di import ed export può godere di un nuovo sistema di approvvigionamento energetico fondamentale per la diffusione e lo sviluppo di un prodotto propulsivo più rispettoso dell'ecosistema ambientale, con la convinzione di poter implementare in un futuro prossimo anche il Bio-LNG derivante dallo sfruttamento di un sistema virtuoso di economia circolare, in grado di abbattere in maniera significativa l'emissioni di sostanze inquinanti a beneficio di tutti.



Messaggero Marittimo Mensile

Genova, Voltri

AdSp mar Ligure occidentale approva bilancio di previsione

GENOVA Maggiori entrate per 418 milioni di euro e maggiori uscite per 498 milioni di euro, con un saldo della gestione che passa da -58,4 milioni di euro a -138,4, coperto attraverso il ricorso all'avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. Sono le prime note di variazione al Bilancio di previsione 2021 approvate dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale. Le variazioni, sia in entrata che in spesa, sono essenzialmente riconducibili all'aggiornamento del piano degli investimenti straordinario ed ordinario. Ad oggi sono previsti investimenti per 2,296 miliardi di euro con un rilevante impegno che sarà assunto dall'AdSp, sia in termini di risorse finanziarie, che strumentali ed umane, fonti così ripartite: 993 milioni di euro a carico di risorse proprie dell'AdSp; 296,4 milioni con linee di credito in corso di istruttoria; 15 milioni a carico di ASPI. A carico di Aeroporto di Genova Spa altri 10,5 milioni e 131,5 di Rfi; 123,3 milioni di euro saranno a carico del concessionario per il progetto Hennebique, mentre 54 milioni di euro a valere sul bilancio del Commissario straordinario; 656 milioni di euro a valere su fondi statali in corso di istruttoria. Sono invece in fase di perfezionamento le risorse statali per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova; il relativo onere sarà appostato con successive note di variazione. Sul Programma triennale ordinario delle opere 2021-2023 si prevede un incremento di investimenti per 20,2 milioni di euro, portando così la programmazione ordinaria per l'anno in corso a 109,4 milioni di euro, di cui l'82% afferente progetti dell'area di Savona Vado, e il 18% progetti del comparto genovese. Durante la riunione parere favorevole al rilascio della concessione demaniale pluriennale, della durata di 20 anni, a favore di Eurocraft Cantieri Navali srl per un capannone ad uso cantiere navale e aree di piazzale adiacenti, nel bacino di Vado Ligure, per lo svolgimento dell'attività di costruzione e manutenzione di imbarcazioni da diporto. Approvato prima della chiusura il riconoscimento a favore della Culmv Paride Batini di un contributo di circa 196 mila euro per le attività formative degli addetti svolte nel primo trimestre del 2021.

Regioni, politica e impresa compatti su bypass strategico del Ponente ligure

AdSp mar Ligure occidentale approva bilancio di previsione

Tui Cruises sceglie Spiza

LA SPERanza



Rifornimento di GNL ai camion nello scalo di La Spezia

LA SPEZIA Una dimostrazione per il rifornimento di Gnl ai camion all'interno del porto della Spezia, si è tenuta al Truck Village. Una dimostrazione pratica del demo day GNL facile. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, in convenzione con l'AdSp Mar Ligure occidentale, è infatti partner del progetto Gnl Facile GNL Fonte ACcessibile Integrata per la Logistica Efficiente, co-finanziato nell'ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo. Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di Gnl grazie all'impianto mobile realizzato e fornito dalla società Ham Italia Spa. Ad illustrare il funzionamento dell'impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza del presidente e del segretario generale dell'AdSp, Mario Sommariva e di Francesco Di Sarcina, Aldo Bernardini, Ad di Ham Italia. Ovviamente presenti gli operatori dell'autotrasporto ed i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: MA.TRA. Trasporti, Fausto Musetti; LC3, Dario Cingolani; Scania (Autov. Erzelli), Andrea Lazzeroni, che hanno parlato delle flotte a Gnl e del significato del Gnl nei porti dell'AdSp. All'evento anche i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell'autotrasporto: per Cna-Fita La Spezia, Stefano Crovara; per Confartigianato Trasporti La Spezia, Nicola Carozza, che hanno affrontato l'argomento relativo ai risvolti economici ed occupazionali del nuovo carburante alternativo. L'obiettivo generale del progetto Gnl Facile è quello di arrivare ad una progressiva riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio. Gnl Facile sta realizzando alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell'area del Mar Ligure e del Mar Tirreno Settentrionale, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera Gnl. La finalità del progetto Gnl-Facile è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l'innovazione nel settore dei trasporti nell'uso di Gnl, favorendo la crescita del knowhow, nuove professionalità, ecc. Il progetto, oltre alle AdSp del Mar Ligure orientale ed occidentale, coinvolge anche l'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale (capofila), l'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna, la Camera di Commercio e dell'Industria del Var, l'Ufficio dei Trasporti della Corsica. Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l'impegno a tutto campo dell'AdSp per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di proA breve vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione, ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Mario Sommariva.

Nuovo servizio "Sifax" Marina di Carrara - Algeria la portacontainer Djanet (Cnan) in viaggio inaugurale

Rifornimento di GNL ai camion nello scalo di La Spezia

Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde



Messaggero Marittimo Mensile

La Spezia

Tui Cruises sceglie Spezia

LA SPEZIA Il porto spezzino riprende la strada delle crociere con l'arrivo del primo scalo stagionale di Mein Schiff 2, nave ammiraglia della Tui Cruises, compagnia tedesca. Da Agosto, anche la Harmony of the Seas, la Seven Seas, la Marina, la Celebrity Infinity, la Seven Seas Explorer scaleranno il porto insieme, dal 3, a Msc Grandiosa, una delle navi più belle ed innovative della flotta al molo Garibaldi ogni martedì. A bordo della Mein Schiff 2, oltre 800 turisti di nazionalità tedesca, molti dei quali scesi dalla nave per visitare le 5 Terre a bordo di un'imbarcazione della Navigazione Golfo dei Poeti, Pisa e Firenze per mezzo di bus granturismo e la città di La Spezia mediante tour guidati in bicicletta e monopattini elettrici. Tui Cruises segue Costa Crociere nella scelta del porto ligure per la ripartenza delle proprie navi, presenti nel golfo in oltre 9 occasioni, la prossima è avvenuta il 29 Luglio. Ci stiamo preparando alla piena ripresa del settore crocieristico, di vitale importanza per la nostra provincia sottolinea il presidente dell'AdSp Mario Sommariva. In attesa che la situazione si normalizzi, tornando ai numeri degli anni passati, stiamo realizzando importanti opere di manutenzione straordinaria al molo Garibaldi, riguardanti manto stradale, recinzioni e parabordi. Lavori necessari per garantire la piena e costante funzionalità delle banchine. Giacomo Erario, direttore del terminal crociere manda il suo ringraziamento a tutte le Autorità e gli operatori del porto che hanno collaborato per la ripartenza del settore crocieristico. Attendiamo con grande fiducia nelle prossime settimane il ritorno di altre importanti navi e Compagnie internazionali.

Regioni, politica e impresa compatti su bypass strategico del Ponente ligure

AdSp mar Ligure occidentale approva bilancio di previsione

Tui Cruises sceglie Spezia

22



Port Logistic Press

La Spezia

Porto della Spezia - Giovani talenti al lavoro in un perfetto laboratorio naturale di sperimentazione per l' economia del mare

Ufficio stampa

Prosegue il progetto Nowtilus, il Sea Innovation Hub della Liguria. Il prossimo appuntamento è per il 10 ottobre quando le cinque idee selezionate e prescelte potranno usufruire di un percorso di business training, mentorship, tutorship - oltre che di workshop e di testimonianze - con polo alla Spezia. Al termine, come da roadmap, ci sarà l' Investor day, con la presentazione dei vari progetti a una platea di potenziali investitori. Stiamo parlando del Progetto Nowtilus, il Sea Innovation Hub della Liguria che ha visto - lo ricordiamo - lo svolgimento a Villa Marigola di Lerici di una delle tappe cruciali del percorso tutto **ligure** dedicato al sostegno dell' innovazione e delle tecnologie legate all' economia del mare. A Villa Marigola era andato in scena il Selection Day con dodici proposte, suddivise nelle quattro categorie di partenza illustrate dai rispettivi promotori a una giuria di esperti, che ha poi indicato le cinque vincitrici. Le quali stanno partecipando al programma d' incubazione, previsto nel periodo dal 21 giugno al 10 ottobre 2021 con le idee prescelte che, come detto, potranno usufruire di un percorso di business training, mentorship, tutorship - oltre che di workshop e di testimonianze - con



polo alla Spezia. Al termine, come da roadmap, ci sarà l' Investor day, con la presentazione dei vari progetti a una platea di potenziali investitori. 'Nowtilus - Sea Innovation Hub' è un progetto nato all' interno del Comitato Territoriale Liguria, l' organismo voluto e promosso da Crédit Agricole Italia per supportare la crescita del territorio rafforzando l' interazione con i principali stakeholder. L' iniziativa è promossa da Crédit Agricole Italia, Fondazione Carispezia, Wylab e Le Village by Crédit Agricole Milano, e patrocinata dalla Regione Liguria con il sostegno del Comune della Spezia. L' intento è quello di realizzare dunque un 'incubatore temporaneo' che rappresenti il primo vivaio dell' innovazione , in grado di scoprire e formare i futuri talenti e di lanciare le idee più promettenti in Liguria, a tutti gli effetti un perfetto laboratorio naturale di sperimentazione per l' economia del mare. I partner Partner istituzionali di 'Nowtilus - Sea Innovation Hub' sono: Regione Liguria, Comune della Spezia, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Confindustria Liguria e Confindustria La Spezia. Gli abilitatori sono: DIH - Digital Innovation Hub Liguria, Gesta, Leyton, Polo Universitario Guglielmo Marconi, Università degli Studi di Genova e Istituto Italiano di Tecnologia (IIT). Le otto aziende sostenitrici che formano il Club dei Partner - Euroguarco, San Lorenzo, Costa Crociere Foundation, Duferco, Laghezza Customs & Logistics, Canarbino, Tarros Group, Rina - hanno un importante ruolo nell' arco dell' intero percorso, in quanto hanno indirizzato la call attraverso l' indicazione delle sfide di business più rilevanti, sono entrate in gioco nella fase di scouting e selezione dei progetti, e parteciperanno ora con i propri mentor ed esperti al programma di incubazione. L' esito della call La risposta alla call, che si è svolta nel periodo compreso tra la fine di aprile e la prima settimana di giugno, è stata molto importante: sono state infatti ben settantaquattro le candidature presentate e la prima scrematura, riservata alle iniziative in fase 'early stage' , con applicazione sull' economia del mare, ha condotto alle dodici che hanno partecipato al Selection Day. Non solo: perché nell' ambito del processo di individuazione delle proposte migliori, ne sono emerse anche altre in fase più avanzata. Queste, pur valutate non in target per il programma d' incubazione, non saranno escluse dal percorso, bensì saranno oggetto di un approfondimento parallelo nelle prossime settimane. Quanto invece al Selection Day, ecco le

dodici idee che hanno partecipato alla selezione finale presso Villa Marigola, categoria per categoria. 1 - Cantieristica (materiali innovativi, manutenzione AR/VR, smart yard, safety at work, ottimizzazione / digitalizzazione processi):
Smart Electric Yacht



Port Logistic Press

La Spezia

di Davide Criscuolo (Genova); Nebhes di Samuele Giroto (Trieste); Sail Roboat di Ruggero Ricci (La Spezia). 2 - Logistica & Shipping (autonomous shipping, optimize sailing, smart ship, tecnologia blockchain per credito documentale, digitalizzazione servizi): Ngs di Claudio Salvadori (Pisa); Smart Maritime System di Davide Marini (La Spezia); Evidens di Lorenzo Zeppa (Genova). 3 - Sostenibilità ed energie rinnovabili (monitoraggio e riduzione delle emissioni, sostenibilità materiali, pulizia del mare, cold ironing, efficienza energetica): Frieco di Roberto Frisina (Milano); Beinn di Giorgio Bernardini (Chiavari); H2 Elm di Davide Cademartori (Casarza **Ligure**). 4 - Turismo (destination management, valorizzazione territorio, tracking & tracing ospiti, servizi di ospitalità, viaggiare sicuri): Portee di Giacomo Lagostena (Lavagna); Porto 4.0 di Nicolò Faggioni (La Spezia); Immersea Liguria di Justine Vernet (Genova). Ed ecco le cinque proposte vincitrici: Beinn - È un progetto che mira a unire tecnologia e salvaguardia dell' ambiente lavorando attualmente su due fronti. Il primo è un aiuto concreto all' ambiente, in particolare quello marino, partendo dalla costruzione di un robot in grado di ripulire le acque dagli idrocarburi. Il secondo è una sensibilizzazione verso quelli che sono gli attuali problemi ambientali. Questa attività viene svolta attraverso dei laboratori di edutainment principalmente orientati verso le nuove generazioni, durante i quali vengono insegnate le basi della robotica in relazione al riciclaggio e al rispetto dell' ambiente. Il team è composto da un professore, Giovanni Doderò, e quattro ragazzi al primo anno di università: Giorgio Bernardini, Luca De Ponti, Alberto Conte, Tommaso Pavletic. Il percorso di studi di ciascuno rappresenta bene le varie competenze, ben distribuite all' interno del gruppo, legate da un interesse comune per la robotica e l' ambiente circostante. H2 Elm - Nel quadro delle attuali normative ambientali, il progetto mira a uno sviluppo più sostenibile nel settore marittimo. Il suo obiettivo principale, all' interno dell' ambiente **ligure**, è la messa a punto di un pacchetto energetico che funziona a idrogeno per la sua installazione su navi passeggeri o merci. Il pacchetto energetico è formato da tre unità principali: una cella a combustibile, un elettrolizzatore e un **sistema** di stoccaggio dell' idrogeno. La nave è spinta dall' azione dell' unità a celle a combustibile durante la navigazione mentre, quando è all' ormeggio, l' idrogeno è prodotto dall' elettrolizzatore alimentato con acqua di mare purificata e energia elettrica a terra. I membri del team sono: Davide Cademartori, dottorando di ricerca presso l' Università degli Studi di Genova, Laurea Magistrale in Ingegneria Chimica e di Processo; Davide Clematis, ricercatore post dottorato presso l' Università di Genova, si è laureato in Ingegneria Chimica nel 2015 e nel 2019 ha conseguito il Dottorato di Ricerca in Ingegneria Chimica, dei Materiali e dei Processi presso l' Università degli Studi di Genova; Maria Paola Carpanese, ricercatore in Elettrochimica Dispositivi energetici e Scienza dei materiali in Ingegneria chimica e Ingegneria dei materiali. Immersea Liguria - È un format immersivo di fruizione a 360° dell' ambiente e dei fondali marini. Dalla scoperta del patrimonio culturale sommerso agli aspetti ecologici e biologici marini, passando dalla cultura **ligure** del mare, la missione è quella di rendere accessibile l' inaccessibile e incentivare una nuova forma di turismo responsabile. Il format Immersea si compone di: la Prima Guida Digitale Immersiva del Mare, una piattaforma digitale con App che propone innovativi prodotti culturali basati sul digital storytelling e l' applicazione della Virtual Reality (VR)-Augmented Reality (AR) e modellazione 3D; una collana di eventi culturali, mostre immersive (VR, AR) e campagne di Citizen Science, in collaborazione con le istituzioni e le realtà **ligure** del mare: Area Marina Protetta di Portofino, Nucleo Subacqueo della Soprintendenza del mare, Museo del mare Galata, Acquario di Genova, Associazioni e Circoli, centri immersioni. L' obiettivo è quello di creare il legame tra il turista culturale e naturale, e gli attori del mare sul territorio della Liguria, attraverso lo sviluppo di una community. Immersea è una startup innovativa, vincitrice del bando Cultura Crea di Invitalia nel 2021. Portee - Portee facilita l' interazione tra ecosistemi portuali, attività locali ed armatori, semplificando le attività quotidiane ed aumentandone la portata. È una piattaforma desktop e mobile che permette agli armatori di imbarcazioni da diporto di cercare informazioni sui posti barca di ogni porto ed effettuare prenotazioni direttamente

online/dall' app. Unitamente alle informazioni sui posti barca (lunghezza, pescaggio, costo, ecc), l' armatore può visualizzare tutte le attività locali, circostanti il porto, che offrono beni o servizi (negozi per shopping, ristoranti e bar, hotel, cinema e quant' altro. L' armatore avrà anche accesso alla lista di attività utili per la manutenzione della propria



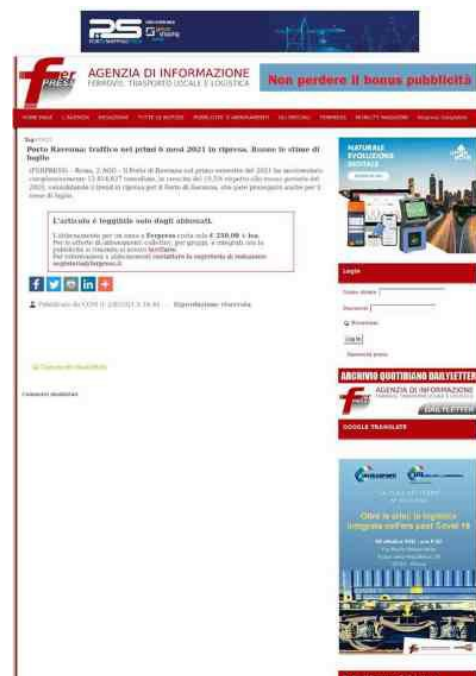
Port Logistic Press

La Spezia

imbarcazione (cantieri di refitting, artigiani, assistenze autorizzate, ecc.). I porti disporranno di una dashboard dalla quale tenere sotto controllo la situazione dei posti barca gestiti, con uno spazio dedicato alla gestione delle prenotazioni e richieste degli armatori. Le attività locali potranno registrarsi alla piattaforma per pubblicare delle offerte personalizzate rivolte agli armatori. Descrizione team: Giacomo Lagostena: 25 anni, laureando in Economia e Gestione Aziendale presso Università Cattolica di Milano, co-fondatore e CFO di TackPay (startup), Venditore presso Grand Soleil Yachts; Matteo Tranchida: 26 anni, laureato in Economia e Commercio presso Università di Genova, Master in Blockchain, Co-fondatore e CEO di TackPay (startup), consulente aziendale presso This is D; Klaudjo Mecaj: 25 anni, laurea in Economia delle aziende marittime, logistica e dei trasporti, laureando magistrale in Economia e management marittimo e portuale. Smart Electric Yacht - Il progetto Smart Electric Yacht nasce dalla voglia di rendere le imbarcazioni il meno inquinanti possibile, con un altissimo livello di rendimento globale degli impianti installati a bordo, senza rinunciare a comfort, prestazioni e abitudini riconducibili a questa tipologia di prodotto. Il SEYacht è studiato per minimizzare l'esborso economico ed energetico nel pieno rispetto dell'ambiente. Il team Smart Electric Yacht è composto da 4 risorse totali con un'età media sotto i 30 anni: in organico ci sono 2 designer navali, un ingegnere navale, un responsabile del progetto con oltre 10 anni di navigazione con mansioni di macchine ed impianti di bordo.

Porto Ravenna: traffico nei primi 6 mesi 2021 in ripresa. Buone le stime di luglio

(FERPRESS) Roma, 2 AGO Il **Porto di Ravenna** nel primo semestre del 2021 ha movimentato complessivamente 12.814.827 tonnellate, in crescita del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per il **Porto di Ravenna**, che pare proseguire anche per il mese di luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate del mese di giugno 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto al 2019 (-2,7%). Le merci in container, pari a 109.213 TEUs nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I TEUs pieni sono 84.628 TEUs (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e -6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili, con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 2.166.049 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nei primi 6 mesi del 2021 un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, aumentando il disavanzo (-11,6%) rispetto al primo semestre del 2019; infatti il mese di giugno, con quasi 355 mila tonnellate di merce movimentata, è in diminuzione del 2,3% sullo stesso mese del 2020 e del 21,9% su giugno 2019. Per alcune tipologie si può parlare alla fine dei primi sei mesi del 2021 di effettiva ripresa, come per lo sbarco di semi oleosi che superano le 633.000 tonnellate (+19% rispetto al 2020 e +50,2% sul 2019) e di cereali (con oltre 90 mila tonnellate, +36,2% sul 2020 ma 25,4% sul 2019). Anche per i materiali da costruzione si conferma la ripresa: nei primi sei mesi del 2021, con 2.708.061 tonnellate movimentate, sono in crescita del 49,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 6,8% i livelli dei primi sei mesi del 2019. In crescita (+51,6% sul 2020 e +6,9% sul 2019), in particolare, le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 2.405.450 tonnellate. Continua il trend positivo, iniziato il mese scorso, nella movimentazione dei prodotti metallurgici che nei primi sei mesi del 2021 è risultata in crescita del 23,9% rispetto al 2020, con 3.237.518 tonnellate movimentate, ma ancora sotto del 11,6% rispetto al 2019. Ripresa anche per i concimi (+6,8%) che, con 844.679 tonnellate, superano del 10,8% i volumi dei primi sei mesi del 2019. Nei primi sei mesi del 2021 trailer e rotabili sono complessivamente in crescita del 43,9% per numero pezzi movimentati (42.605 pezzi, 12.989 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in aumento del 6,9%, in termini di merce movimentata (725.912). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019,





FerPress

Ravenna

di circa il 9%. Continua l'andamento positivo della linea **Ravenna** Brindisi Catania nel **Porto** di **Ravenna**: i pezzi movimentati, pari a 35.848, sono in crescita del 34,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (9.235 pezzi in più), di cui ben 7.033 trailer nel solo mese di giugno (+26,9%). Molto positivo il risultato per il comparto delle autovetture che ha movimentato, nei primi sei mesi del 2021, 5.805 pezzi contro i 2.198 dello stesso periodo del 2020 (+164,1%). Il traffico ferroviario, con 864.590 tonnellate movimentate nel 1° semestre 2021, è in crescita del 17,4% (+273.230 tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, anche per numero dei carri (33.703, +19,7%). Rispetto allo stesso periodo del 2019, nel 1° semestre 2021 in termini di tonnellate sono stati praticamente recuperati i volumi prima della crisi pandemica da COVID-19 (-0,1%), mentre il numero dei carri è addirittura cresciuto del 3,7%. Anche il numero dei treni (4.356) nei primi sei mesi del 2021 è cresciuto del 18,4% e del 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita nelle tonnellate è dovuta principalmente ai cereali e agli sfarinati (+56,8% sul 2020 e +165,5% sul 2019), grazie ai treni provenienti dall'Est Europa, che hanno trasportato oltre 304 mila tonnellate in entrata, e ai metallurgici, per circa 1.090 mila tonnellate (+18,6% sul 2020), praticamente in linea (+0,1%) con il 2019. In leggera crescita nel 1° semestre 2021 le merci in container su ferrovia (+0,7% sul 2020, con oltre 70 mila tonnellate), anche se le tonnellate movimentate sono inferiori del 18,5% ai volumi dello stesso periodo del 2019. Dalle prime stime a chiusura ordinativi sul mese di luglio 2021, in crescita di circa il 19% su Luglio 2020 (mese positivo per il 2020, che aveva registrato la seconda migliore performance mensile dopo quella di dicembre), anche i primi sette mesi del 2021 sembrerebbero in crescita di oltre il 19% rispetto lo stesso semestre del 2020, avendo praticamente raggiunto (-0,5%) i volumi dello stesso periodo del 2019.

Informare

Ravenna

Il porto di Ravenna ha chiuso il secondo trimestre con un rialzo del +36,3% del traffico delle merci

Nei primi sei mesi di quest' anno la crescita è stata del +19,5% Dopo la ripresa del +4,1% del traffico delle merci movimentato dal **porto di Ravenna** nel primo trimestre di quest' anno, nel trimestre successivo il rialzo si è accentuato essendo state movimentate quasi 7,0 milioni di tonnellate, con un incremento del +36,3% rispetto a 5,1 milioni di tonnellate movimentato dallo scalo portuale nel secondo trimestre del 2020. Nel solo settore delle merci secche il totale del periodo aprile-giugno del 2021 è stato di 4,8 milioni di tonnellate (+47,5%), inclusi carichi containerizzati pari a 612mila tonnellate (+6,9%) con una movimentazione di container pari a 56mila teu (+9,3%9, rotabili pari a 368mila tonnellate (+17,3%), oltre 1,8 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+61,6%), 1,6 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+92,1%), 739mila tonnellate di prodotti alimentari (+1,1%), 195mila tonnellate di concimi (-12,7%), 74mila tonnellate di combustibili e minerali solidi (+396,8%), 20mila tonnellate di minerali e cascami metallurgici (traffico assente nel secondo trimestre del 2020) e 20mila tonnellate di prodotti chimici (+20,4%). Nel comparto delle rinfuse liquide il traffico è ammontato a meno di 1,2 milioni di tonnellate (+21,9%), di cui 689mila tonnellate di prodotti petroliferi (+33,0%), 280mila tonnellate di derrate alimentari (+1,9%) e 214mila tonnellate di prodotti chimici (+18,2%). Nell' intero primo semestre di quest' anno il traffico complessivo si è attestato a 12,8 milioni di tonnellate, con una crescita del +19,5% sulla prima metà del 2020, di cui 10,9 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (+21,1%) e 1,9 milioni di tonnellate all' imbarco (+10,7%). Il traffico totale delle rinfuse secche è stato di 5,4 milioni di tonnellate (+27,0%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,3 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+21,4%) e 914mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-1,4%). Le merci containerizzate hanno totalizzato 1,2 milioni di tonnellate (+6,4%) con una movimentazione di contenitori pari a 109mila teu (+10,1%), i rotabili 726mila tonnellate (+6,9%) e le altre merci varie milioni di tonnellate (+22,7%).

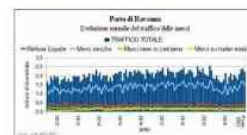


Il porto di Ravenna ha chiuso il secondo trimestre con un rialzo del +36,3% del traffico delle merci

Nei primi sei mesi di quest'anno la crescita è stata del +19,5%

— Dopo la ripresa del +4,1% del traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna nel primo trimestre di quest'anno, nel trimestre successivo il rialzo si è accentuato essendo state movimentate quasi 7,0 milioni di tonnellate, con un incremento del +36,3% rispetto a 5,1 milioni di tonnellate movimentato dallo scalo portuale nel secondo trimestre del 2020. Nel solo settore delle merci secche il totale del periodo aprile-giugno del 2021 è stato di 4,8 milioni di tonnellate (+47,5%), inclusi carichi containerizzati pari a 612mila tonnellate (+6,9%) con una movimentazione di container pari a 56mila teu (+9,3%), rotabili pari a 368mila tonnellate (+17,3%), oltre 1,8 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+61,6%), 1,6 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+92,1%), 739mila tonnellate di prodotti alimentari (+1,1%), 195mila tonnellate di concimi (-12,7%), 74mila tonnellate di combustibili e minerali solidi (+396,8%), 20mila tonnellate di minerali e cascami metallurgici (traffico assente nel secondo trimestre del 2020) e 20mila tonnellate di prodotti chimici (+20,4%). Nel comparto delle rinfuse liquide il traffico è ammontato a meno di 1,2 milioni di tonnellate (+21,9%), di cui 689mila tonnellate di prodotti petroliferi (+33,0%), 280mila tonnellate di derrate alimentari (+1,9%) e 214mila tonnellate di prodotti chimici (+18,2%).

Nell'intero primo semestre di quest'anno il traffico complessivo si è attestato a 12,8 milioni di tonnellate, con una crescita del +19,5% sulla prima metà del 2020, di cui 10,9 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (+21,1%) e 1,9 milioni di tonnellate all'imbarco (+10,7%). Il traffico totale delle rinfuse secche è stato di 5,4 milioni di tonnellate (+27,0%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,3 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+21,4%) e 914mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-1,4%). Le merci containerizzate hanno totalizzato 1,2 milioni di tonnellate (+6,4%) con una movimentazione di contenitori pari a 109mila teu (+10,1%), i rotabili 726mila tonnellate (+6,9%) e le altre merci varie milioni di tonnellate (+22,7%).



WEB

Leggi le notizie su [Trasporti Aziende Member](#). Iscriviti al servizio gratuito.

Contatta il tuo allegato:

Semestre in crescita per il porto di Ravenna

Nel primo semestre movimentate 12.814.827 tonnellate (+ 19,5%)

Redazione

RAVENNA Primo semestre in crescita per il porto di Ravenna, con una movimentazione complessiva di 12.814.827 tonnellate, il 19,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per lo scalo che pare proseguire anche per il mese di Luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di Giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di Giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate dello stesso mese del 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto il 2019 (-2,7%). Le merci in container, pari a 109.213 teu nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I teu pieni sono 84.628 (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e -6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili, con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato dei 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 2.166.049 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nei primi sei mesi del 2021 un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, aumentando il disavanzo (-11,6%) rispetto al primo semestre del 2019; infatti il mese di Giugno, con quasi 355 mila tonnellate di merce movimentata, è in diminuzione del 2,3% sullo stesso mese del 2020 e del 21,9% su Giugno 2019. Per alcune tipologie si può parlare alla fine dei primi sei mesi del 2021 di effettiva ripresa, come per lo sbarco di semi oleosi che superano le 633.000 tonnellate (+19% rispetto al 2020 e +50,2% sul 2019) e di cereali (con oltre 90 mila tonnellate, + 36,2% sul 2020 ma 25,4% sul 2019). Anche per i materiali da costruzione si conferma la ripresa: nei primi sei mesi del 2021, con 2.708.061 tonnellate movimentate, sono in crescita del 49,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 6,8% i livelli dei primi sei mesi del 2019. In crescita (+51,6% sul 2020 e +6,9% sul 2019), in particolare, le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 2.405.450 tonnellate. Continua il trend positivo, iniziato il mese scorso, nella movimentazione dei PRODOTTI METALLURGICI che nei primi sei mesi del 2021 è risultata in crescita del 23,9% rispetto al 2020, con 3.237.518 tonnellate movimentate, ma ancora sotto del 11,6% rispetto al 2019. Ripresa anche per i concimi (+6,8%) che, con 844.679 tonnellate, superano del 10,8% i volumi dei primi sei



mesi del 2019. Nei primi sei mesi del 2021 trailer e rotabili sono complessivamente in crescita del 43,9% per numero pezzi movimentati (42.605 pezzi, 12.989 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in aumento del 6,9%, in termini di merce movimentata (725.912). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019, mentre la merce movimentata resta ancora sotto di circa il 9%. Continua l'andamento positivo della



Messaggero Marittimo

Ravenna

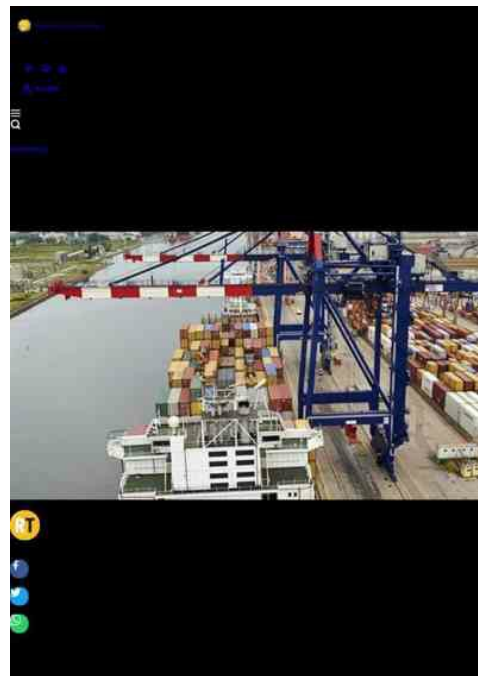
linea Ravenna Brindisi Catania nel porto di Ravenna: i pezzi movimentati, pari a 35.848, sono in crescita del 34,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (9.235 pezzi in più), di cui ben 7.033 trailer nel solo mese di Giugno (+26,9%). Molto positivo il risultato per il comparto delle autovetture che ha movimentato, nei primi sei mesi del 2021, 5.805 pezzi contro i 2.198 dello stesso periodo del 2020 (+164,1%). Il traffico ferroviario, con 864.590 tonnellate movimentate nel 1° semestre 2021, è in crescita del 17,4% (+273.230 tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, anche per numero dei carri (33.703, +19,7%). Rispetto allo stesso periodo del 2019, nel 1° semestre 2021 in termini di tonnellate sono stati praticamente recuperati i volumi prima della crisi pandemica da Covid-19 (-0,1%), mentre il numero dei carri è addirittura cresciuto del 3,7%. Anche il numero dei treni (4.356) nei primi sei mesi del 2021 è cresciuto del 18,4% e del 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita nelle tonnellate è dovuta principalmente ai cereali e agli sfarinati (+56,8% sul 2020 e +165,5% sul 2019), grazie ai treni provenienti dall'Est Europa, che hanno trasportato oltre 304 mila tonnellate in entrata, e ai metallurgici, per circa 1.090 mila tonnellate (+18,6% sul 2020), praticamente in linea (+0,1%) con il 2019. In leggera crescita nel 1° semestre 2021 le merci in container su ferrovia (+0,7% sul 2020, con oltre 70 mila tonnellate), anche se le tonnellate movimentate sono inferiori del 18,5% ai volumi dello stesso periodo del 2019. Dalle prime stime a chiusura ordinativi sul mese di Luglio 2021, in crescita di circa il 19% su Luglio 2020 (mese positivo per il 2020, che aveva registrato la seconda migliore performance mensile dopo quella di dicembre), anche i primi sette mesi del 2021 sembrerebbero in crescita di oltre il 19% rispetto lo stesso semestre del 2020, avendo praticamente raggiunto (-0,5%) i volumi dello stesso periodo del 2019. In estrema sintesi, il periodo Gennaio Luglio 2021 dovrebbe chiudersi con tutte le categorie merceologiche in positivo sul 2020, fatta eccezione per gli agroalimentari (-3,7%); in particolare, container e trailer sembrano in positivo sul 2020 sia per numero pezzi che per tonnellaggio. Alcune categorie merceologiche, inoltre, sembrano tornare in positivo anche sul periodo Gennaio Luglio 2019: concimi (+14%), materiali da costruzione (+8%) e combustibili minerali solidi (+60%), oltre che i trailer per n. pezzi (+4%), mentre per la merce in tonnellate si registrerebbe un -11%. I container per numero teu sembrano chiudere il periodo Gennaio Luglio 2021 ancora in rincorsa sullo stesso periodo del 2019 (-4,5%), con le tonnellate di merce a -6% sempre sul 2019. Per leggere il documento completo di tabelle relativo ai traffici del periodo: <http://www.port.ravenna.it/traffico-porto-giugno-2021/>

Ravenna Today

Ravenna

Il porto riparte dopo la pandemia: continuano i segnali di ripresa nel traffico

Il **Porto** di **Ravenna** nel primo semestre del 2021 ha movimentato complessivamente 12.814.827 tonnellate, in crescita del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per il **Porto** di **Ravenna**, che pare proseguire anche per il mese di luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate del mese di giugno 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate - nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto al 2019 (-2,7%). Le merci in container, pari a 109.213 TEUs nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I TEUs pieni sono 84.628 TEUs (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e - 6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili, con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 2.166.049 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nei primi 6 mesi del 2021 un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, aumentando il disavanzo (-11,6%) rispetto al primo semestre del 2019; infatti il mese di giugno, con quasi 355 mila tonnellate di merce movimentata, è in diminuzione del 2,3% sullo stesso mese del 2020 e del 21,9% su giugno 2019. Per alcune tipologie si può parlare - alla fine dei primi sei mesi del 2021 - di effettiva ripresa, come per lo sbarco di semi oleosi che superano le 633.000 tonnellate (+19% rispetto al 2020 e +50,2% sul 2019) e di cereali (con oltre 90 mila tonnellate, + 36,2% sul 2020 ma - 25,4% sul 2019). Anche per i materiali da costruzione si conferma la ripresa: nei primi sei mesi del 2021, con 2.708.061 tonnellate movimentate, sono in crescita del 49,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 6,8% i livelli dei primi sei mesi del 2019. In crescita (+51,6% sul 2020 e +6,9% sul 2019), in particolare, le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 2.405.450 tonnellate. Continua il trend positivo, iniziato il mese scorso, nella movimentazione dei prodotti metallurgici che nei primi sei mesi del 2021 è risultata in crescita del 23,9% rispetto al 2020, con 3.237.518 tonnellate movimentate, ma ancora sotto del 11,6% rispetto al 2019. Ripresa anche per i concimi (+6,8%) che, con 844.679 tonnellate, superano del 10,8% i volumi dei primi sei mesi del 2019. Nei primi sei mesi del 2021 trailer e rotabili sono complessivamente in crescita del 43,9% per numero pezzi movimentati (42.605 pezzi, 12.989 in più rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente) e in aumento del 6,9%, in termini di merce movimentata (725.912). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei



primi sei mesi del 2019, mentre la merce movimentata resta ancora sotto di circa il 9%. Continua l' andamento positivo della



Ravenna Today

Ravenna

linea **Ravenna** - Brindisi - Catania nel **Porto di Ravenna**: i pezzi movimentati, pari a 35.848, sono in crescita del 34,7% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente (9.235 pezzi in più), di cui ben 7.033 trailer nel solo mese di giugno (+26,9%). Molto positivo il risultato per il comparto delle autovetture che ha movimentato, nei primi sei mesi del 2021, 5.805 pezzi - contro i 2.198 dello stesso periodo del 2020 (+164,1%). Il traffico ferroviario, con 864.590 tonnellate movimentate nel primo semestre 2021, è in crescita del 17,4% (+273.230 tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, anche per numero dei carri (33.703, +19,7%). Rispetto allo stesso periodo del 2019, nel primo semestre 2021 in termini di tonnellate sono stati praticamente recuperati i volumi prima della crisi pandemica da Covid-19 (-0,1%), mentre il numero dei carri è addirittura cresciuto del 3,7%. Anche il numero dei treni (4.356) nei primi sei mesi del 2021 è cresciuto del 18,4% e del 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita nelle tonnellate è dovuta principalmente ai cereali e agli sfarinati (+56,8% sul 2020 e +165,5% sul 2019), grazie ai treni provenienti dall' Est Europa, che hanno trasportato oltre 304 mila tonnellate in entrata, e ai metallurgici, per circa 1.090 mila tonnellate (+18,6% sul 2020), praticamente in linea (+0,1%) con il 2019. In leggera crescita nel primo semestre 2021 le merci in container su ferrovia (+0,7% sul 2020, con oltre 70 mila tonnellate), anche se le tonnellate movimentate sono inferiori del 18,5% ai volumi dello stesso periodo del 2019. Dalle prime stime a chiusura ordinativi sul mese di luglio 2021, in crescita di circa il 19% su luglio 2020 (mese positivo per il 2020, che aveva registrato la seconda "migliore performance" mensile dopo quella di dicembre), anche i primi sette mesi del 2021 sembrerebbero in crescita di oltre il 19% rispetto lo stesso semestre del 2020, avendo praticamente raggiunto (-0,5%) i volumi dello stesso periodo del 2019. In estrema sintesi, il periodo gennaio-luglio 2021 dovrebbe chiudersi con tutte le categorie merceologiche in positivo sul 2020, fatta eccezione per gli agroalimentari (-3,7%); in particolare, container e trailer sembrano in positivo sul 2020 sia per numero pezzi che per tonnellaggio. Alcune categorie merceologiche, inoltre, sembrano tornare in positivo anche sul periodo gennaio-luglio 2019: concimi (+14%), materiali da costruzione (+8%) e combustibili materiali solidi (+60%), oltre che i trailer per numero di pezzi (+4%), mentre per la merce in tonnellate si registrerebbe un -11%. I container per numero Teus sembrano chiudere il periodo gennaio-luglio 2021 ancora in rincorsa sullo stesso periodo del 2019 (-4,5%), con le tonnellate di merce a -6% sempre sul 2019.

Segnali di ripresa per il porto di Ravenna. Nel primo semestre 2021 movimentati 12.814.827 tonnellate, registrando + 19,5%

Redazione

Il **Porto** di **Ravenna** nel primo semestre del 2021 ha movimentato complessivamente 12.814.827 tonnellate, in crescita del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per il **Porto di Ravenna**, che pare proseguire anche per il mese di luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate del mese di giugno 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate - nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo

stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto il 2019 (-2,7%). Le merci in container, pari a 109.213 TEUs nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I TEUs pieni sono 84.628 TEUs (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e -6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili, con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata). Il COMPARTO AGROALIMENTARE (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 2.166.049 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nei primi 6 mesi del 2021 un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, aumentando il disavanzo (-11,6%) rispetto al primo semestre del 2019; infatti il mese di giugno, con quasi 355 mila tonnellate di merce movimentata, è in diminuzione del 2,3% sullo stesso mese del 2020 e del 21,9% su giugno 2019. Per alcune tipologie si può parlare - alla fine dei primi sei mesi del 2021 - di effettiva ripresa, come per lo sbarco di semi oleosi che superano le 633.000 tonnellate (+19% rispetto al 2020 e +50,2% sul 2019) e di cereali (con oltre 90 mila tonnellate, + 36,2% sul 2020 ma - 25,4% sul 2019). Anche per i MATERIALI DA COSTRUZIONE si conferma la ripresa: nei primi sei mesi del 2021, con 2.708.061 tonnellate movimentate, sono in crescita del 49,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 6,8% i livelli dei primi sei mesi del 2019. In crescita (+51,6% sul 2020 e +6,9% sul 2019), in particolare, le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 2.405.450 tonnellate. Continua il trend positivo, iniziato il mese scorso, nella movimentazione dei PRODOTTI METALLURGICI che nei primi sei mesi del 2021 è risultata in crescita del 23,9% rispetto al 2020, con 3.237.518 tonnellate movimentate, ma ancora sotto del 11,6% rispetto al 2019. Ripresa anche per i CONCIMI (+6,8%) che, con 844.679 tonnellate, superano del 10,8% i volumi dei primi sei mesi del 2019. Nei primi sei mesi del 2021 TRAILER e ROTABILI sono complessivamente in crescita del 43,9% per numero pezzi



movimentati (42.605 pezzi, 12.989 in più rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente) e in aumento del 6,9%, in termini di merce movimentata (725.912). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019, mentre la merce movimentata resta ancora sotto di circa il 9%. Continua



RavennaNotizie.it

Ravenna

l'andamento positivo della linea **Ravenna** - Brindisi - Catania nel **Porto** di **Ravenna** : i pezzi movimentati, pari a 35.848, sono in crescita del 34,7% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente (9.235 pezzi in più), di cui ben 7.033 trailer nel solo mese di giugno (+26,9%). Molto positivo il risultato per il comparto delle autovetture che ha movimentato, nei primi sei mesi del 2021, 5.805 pezzi - contro i 2.198 dello stesso periodo del 2020 (+164,1%). Il TRAFFICO FERROVIARIO , con 864.590 tonnellate movimentate nel 1° semestre 2021, è in crescita del 17,4% (+273.230 tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, anche per numero dei carri (33.703, +19,7%). Rispetto allo stesso periodo del 2019, nel 1° semestre 2021 in termini di tonnellate sono stati praticamente recuperati i volumi prima della crisi pandemica da COVID-19 (-0,1%), mentre il numero dei carri è addirittura cresciuto del 3,7%. Anche il numero dei treni (4.356) nei primi sei mesi del 2021 è cresciuto del 18,4% e del 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita nelle tonnellate è dovuta principalmente ai cereali e agli sfarinati (+56,8% sul 2020 e +165,5% sul 2019), grazie ai treni provenienti dall' Est Europa, che hanno trasportato oltre 304 mila tonnellate in entrata, e ai metallurgici , per circa 1.090 mila tonnellate (+18,6% sul 2020), praticamente in linea (+0,1%) con il 2019. In leggera crescita nel 1° semestre 2021 le merci in container su ferrovia (+0,7% sul 2020, con oltre 70 mila tonnellate), anche se le tonnellate movimentate sono inferiori del 18,5% ai volumi dello stesso periodo del 2019. Dalle prime stime a chiusura ordinativi sul mese di luglio 2021, in crescita di circa il 19% su Luglio 2020 (mese positivo per il 2020, che aveva registrato la seconda 'migliore performance' mensile dopo quella di dicembre), anche i primi sette mesi del 2021 sembrerebbero in crescita di oltre il 19% rispetto lo stesso semestre del 2020, avendo praticamente raggiunto (-0,5%) i volumi dello stesso periodo del 2019. In estrema sintesi, il periodo Gennaio - Luglio 2021 dovrebbe chiudersi con tutte le categorie merceologiche in positivo sul 2020 , fatta eccezione per gli agroalimentari (-3,7%); in particolare, container e trailer sembrano in positivo sul 2020 sia per numero pezzi che per tonnellaggio. Alcune categorie merceologiche, inoltre, sembrano tornare in positivo anche sul periodo Gennaio - Luglio 2019: concimi (+14%), materiali da costruzione (+8%) e combustibili minerali solidi (+60%), oltre che i trailer per n. pezzi (+4%), mentre per la merce in tonnellate si registrerebbe un -11%. I container per numero Teus sembrano chiudere il periodo Gennaio - Luglio 2021 ancora in rincorsa sullo stesso periodo del 2019 (-4,5%), con le tonnellate di merce a -6% sempre sul 2019. Per leggere il documento completo di tabelle relativo ai traffici del periodo: <http://www.port.ravenna.it/traffico-porto-giugno-2021/>

Porto, continuano i segnali di ripresa: buone le stime di luglio

Il **Porto** di **Ravenna** nel primo semestre del 2021 ha movimentato complessivamente 12.814.827 tonnellate, in crescita del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per il **Porto** di **Ravenna**, che pare proseguire anche per il mese di luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate del mese di giugno 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate - nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto il 2019 (-2,7%). Le merci in container , pari a 109.213 TEUs nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I TEUs pieni sono 84.628 TEUs (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e -6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili , con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata). Il COMPARTO AGROALIMENTARE (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 2.166.049 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nei primi 6 mesi del 2021 un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, aumentando il disavanzo (-11,6%) rispetto al primo semestre del 2019; infatti il mese di giugno, con quasi 355 mila tonnellate di merce movimentata, è in diminuzione del 2,3% sullo stesso mese del 2020 e del 21,9% su giugno 2019. Per alcune tipologie si può parlare - alla fine dei primi sei mesi del 2021 - di effettiva ripresa, come per lo sbarco di semi oleosi che superano le 633.000 tonnellate (+19% rispetto al 2020 e +50,2% sul 2019) e di cereali (con oltre 90 mila tonnellate, + 36,2% sul 2020 ma - 25,4% sul 2019). Anche per i MATERIALI DA COSTRUZIONE si conferma la ripresa: nei primi sei mesi del 2021, con 2.708.061 tonnellate movimentate, sono in crescita del 49,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 6,8% i livelli dei primi sei mesi del 2019. In crescita (+51,6% sul 2020 e +6,9% sul 2019), in particolare, le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 2.405.450 tonnellate. Continua il trend positivo, iniziato il mese scorso, nella movimentazione dei PRODOTTI METALLURGICI che nei primi sei mesi del 2021 è risultata in crescita del 23,9% rispetto al 2020, con 3.237.518 tonnellate movimentate, ma ancora sotto del 11,6% rispetto al 2019. Ripresa anche per i CONCIMI (+6,8%) che, con 844.679 tonnellate, superano del 10,8% i volumi dei primi sei mesi del 2019. Nei primi sei mesi del 2021 TRAILER e ROTABILI sono complessivamente in crescita del 43,9% per numero pezzi movimentati (42.605 pezzi, 12.989 in più rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente) e in aumento del 6,9%, in termini di merce movimentata (725.912). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato dei



5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019, mentre la merce movimentata resta ancora sotto di circa il 9%.



Continua l'andamento positivo della linea **Ravenna** - Brindisi - Catania n e l **Porto** di **Ravenna**: i pezzi movimentati, pari a 35.848, sono in crescita del 34,7% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente (9.235 pezzi in più), di cui ben 7.033 trailer nel solo mese di giugno (+26,9%). Molto positivo il risultato per il comparto delle autovetture che ha movimentato, nei primi sei mesi del 2021, 5.805 pezzi - contro i 2.198 dello stesso periodo del 2020 (+164,1%). Il TRAFFICO FERROVIARIO, con 864.590 tonnellate movimentate nel 1° semestre 2021, è in crescita del 17,4% (+273.230 tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, anche per numero dei carri (33.703, +19,7%). Rispetto allo stesso periodo del 2019, nel 1° semestre 2021 in termini di tonnellate sono stati praticamente recuperati i volumi prima della crisi pandemica da COVID-19 (-0,1%), mentre il numero dei carri è addirittura cresciuto del 3,7%. Anche il numero dei treni (4.356) nei primi sei mesi del 2021 è cresciuto del 18,4% e del 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita nelle tonnellate è dovuta principalmente ai CEREALI e agli SFARINATI (+56,8% sul 2020 e +165,5% sul 2019), grazie ai treni provenienti dall' Est Europa, che hanno trasportato oltre 304 mila tonnellate in entrata, e ai METALLURGICI, per circa 1.090 mila tonnellate (+18,6% sul 2020), praticamente in linea (+0,1%) con il 2019. In leggera crescita nel 1° semestre 2021 le MERCI IN CONTAINER su ferrovia (+0,7% sul 2020, con oltre 70 mila tonnellate), anche se le tonnellate movimentate sono inferiori del 18,5% ai volumi dello stesso periodo del 2019. Dalle prime stime a chiusura ordinativi sul mese di LUGLIO 2021 , in crescita di circa il 19% su Luglio 2020 (mese positivo per il 2020, che aveva registrato la seconda 'migliore performance' mensile dopo quella di dicembre), anche i primi sette mesi del 2021 sembrerebbero in crescita di oltre il 19% rispetto lo stesso semestre del 2020, avendo praticamente raggiunto (-0,5%) i volumi dello stesso periodo del 2019. In estrema sintesi, il periodo Gennaio - Luglio 2021 dovrebbe chiudersi con tutte le categorie merceologiche in positivo sul 2020, fatta eccezione per gli AGROALIMENTARI (-3,7%); in particolare, CONTAINER e TRAILER sembrano in positivo sul 2020 sia per numero pezzi che per tonnellaggio. Alcune categorie merceologiche, inoltre, sembrano tornare in positivo anche sul periodo Gennaio - Luglio 2019: CONCIMI (+14%), MATERIALI DA COSTRUZIONE (+8%) e COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI (+60%), oltre che i TRAILER per n. pezzi (+4%), mentre per la merce in tonnellate si registrerebbe un -11%. I CONTAINER per numero Teus sembrano chiudere il periodo Gennaio - Luglio 2021 ancora in rincorsa sullo stesso periodo del 2019 (-4,5%), con le tonnellate di merce a -6% sempre sul 2019. Per leggere il documento completo di tabelle relativo ai traffici del periodo: <http://www.port.ravenna.it/traffico-porto-giugno-2021>.

Shipping Italy

Ravenna

Primo semestre un recupero per i traffici nel porto di Ravenna

Il porto di Ravenna nel primo semestre del 2021 ha movimentato complessivamente 12.814.827 tonnellate, un valore in crescita del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per lo scalo che sembr proseguire anche per il mese di luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate del mese di giugno 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate - nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto il 2019 (-2,7%). Le merci in container, pari a 109.213 TEUs nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I Teu pieni sono 84.628 (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e -6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili, con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato del 5,4% i volumi dei primi sei mesi del 2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata).

Il primo semestre del 2021 ha movimentato complessivamente 12.814.827 tonnellate, un valore in crescita del 19,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, consolidando il trend in ripresa per lo scalo che sembr proseguire anche per il mese di luglio. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 10.936.576 tonnellate (+21,2% sul 2020 e -5,1% sul 2019) e a 1.878.251 tonnellate (+10,7% sul 2020 e +3,7% sul 2019). Nel periodo in esame il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.337, in crescita del 17,6% (200 navi in più) rispetto ai primi sei mesi del 2020. Il mese di giugno 2021, in particolare, ha movimentato complessivamente 2.220.328 tonnellate, in aumento del 23,3% rispetto al mese di giugno 2020, ma inferiore del 7,4% rispetto alle 2.396.770 tonnellate del mese di giugno 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 10.603.861, sono cresciute del 21,5% sul 2020 (oltre 1,8 milioni di tonnellate in più), in vista del traguardo (-4,1%) degli 11,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 2.210.966 tonnellate - nei primi sei mesi del 2021 sono aumentati del 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, riducendo ulteriormente il gap rispetto il 2019 (-2,7%). Le merci in container, pari a 109.213 TEUs nei primi sei mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+10,1%) e in sostanziale pareggio rispetto al 2019 (-0,7%). I Teu pieni sono 84.628 (il 77,5% del totale), in crescita del 7,9% rispetto al 2020 ma inferiori del 4% a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer è pari a 241, +11,1% sulle 217 del 2020, e -6,6% sulle 258 del 2019. Le merci su trailer/rotabili, con 42.605 pezzi movimentati, sono complessivamente in crescita rispetto al 2020 sia per numero di pezzi (+43,9%) sia in termini di merce movimentata (+6,9%, con 725.912 tonnellate). I pezzi



movimentati, inoltre, hanno superato dei 5,4% i volumi dei primi sei mesi del



Shipping Italy

Ravenna

2019 (-9% le tonnellate di merce movimentata). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Messaggero Marittimo Mensile

Marina di Carrara

Nuovo servizio Sifax Marina di Carrara - Algeria la portacontainer Djanet (Cnan) in viaggio inaugurale

MARINA DI CARRARA Lo scalo apuano accoglie la nuova nave portacontainer algerina Djanet, che garantisce relazioni dirette e stabili con l'Algeria, in un'ottica di visione mediterranea forte. Di proprietà della compagnia CNAN-Med, è ripartita per Algeri, carica di 1100 teus, guidata dal comandante Farid Debbouz, che ha condotto la nave nel suo viaggio inaugurale nell'ambito della sua attività regolare che collega i principali porti della sponda meridionale della costa occidentale Mediterraneo. La Djanet, lunga 171 metri e larga 24, con una capacità di 22.883 ton. e 1500 teus, è stata destinata al servizio denominato SIFAX per Spagna, Italia, Francia, Algeria ed è affiancata da un'altra nave al fine di garantire un regolare trasporto verso queste destinazioni, compresa Marina di Carrara, che consentirà di fidelizzare i clienti del territorio algerino e rassicurarli sulla continuità del servizio. Ad accogliere la nave in banchina il presidente **AdSp** mar Ligure orientale Mario Sommariva, il segretario generale Francesco Di Sarcina, Michele Giromini, presidente di MDC Terminal, Andrea Scarparo, ad di Mdc Terminal e Luigi Bosi, direttore sede **AdSp** Carrara. La nave è nuova, più performante, più sostenibile dal punto di vista ecologico e dotata di tutte le nuove tecnologie; dotata di motori di ultima generazione, la Djanet si aggiunge alle altre quattro navi che scalano il porto di Marina di Carrara (Gouraya, Titteri, Tamanrasset, Cirta) utilizzate dal Gruppo Peroli, proprietaria del Mdc Terminal. Siamo in una fase nuova per la vitalità del porto di Marina di Carrara, anche per la positività e la condivisione con le massime istituzioni del territorio dell'idea di sviluppo dello scalo, in un'ottica costruttiva e sostenibile ha detto il presidente Sommariva. C'è voglia di crescita da parte degli imprenditori che vi operano. In particolare, assume grande rilevanza il fatto che il porto abbia relazioni dirette e stabili con l'Algeria, con cui si possono costruire interessanti strategie di lungo termine, commerciali e non solo. Quelli del Nord Africa sono paesi difficili, certo, ma molto importanti per noi, in una fase in cui la situazione geopolitica mondiale, e quindi il mondo dello shipping, sta cambiando a ritmi vertiginosi a seguito della pandemia. Giromini ha voluto sottolineare come il porto di Marina di Carrara stia diventando strategico per i traffici con l'Algeria, il cui governo è proprietario di CNAN Med, nostro socio al 51%. L'Algeria ci ritiene un partner affidabile e noi puntiamo a diventare il player numero uno per questo Paese, lavorando per creare un sistema logistico integrato che coinvolga tutta la catena di distribuzione. È fondamentale -ha aggiunto- che il terminal di Marina di Carrara sia gestito in modo efficiente, grazie anche alla collaborazione con **AdSp**. Noi crediamo nello sviluppo dei traffici in questo scalo, che già stanno riprendendo in modo molto soddisfacente. Si tratta di un percorso virtuoso, iniziato con l'acquisizione del terminal sulla banchina Taliercio, una parte che mancava, che può portare ricchezza ed occupazione in tutto questo territorio.

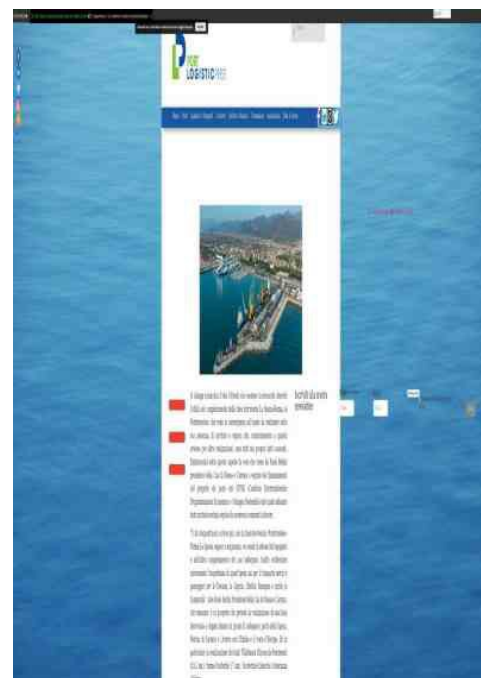
The collage features several articles from 'Il Messaggero Marittimo'. The main article at the top is titled 'Nuovo servizio "Sifax" Marina di Carrara - Algeria la portacontainer Djanet (Cnan) in viaggio inaugurale'. It includes a photograph of the Djanet ship at the port and text describing the inauguration and the ship's specifications. Below this, there are smaller articles: 'Rifornimento di GNL ai camion nello scalo di La Spezia' and 'L'Algeria - Una nave...'. The collage also includes a small advertisement for 'CNA' (Cassa Nazionale di Assicurazioni) and a logo for 'MDC Terminal'.



Dalla Cna di Massa e Carrara: "Toscana, Liguria e l'Emilia Romagna si mettano insieme per realizzare la Pontremolese"

Ufficio stampa

Si allarga a macchia d'olio il fronte che sostiene la necessità oltreché l'utilità del completamento della linea ferroviaria La Spezia-Parma, la Pontremolese, che vede la convergenza sull'opera da realizzare nella sua pienezza, di territori e regioni che, contrariamente a quanto avviene per altre realizzazioni, sono tutti ma proprio tutti concordi. Emblematico sotto questo aspetto la voce che viene da Paolo Bedini presidente della Cna di Massa e Carrara a seguito del finanziamento del progetto da parte del CIPSS (Comitato Interministeriale Programmazione Economica e Sviluppo Sostenibile) del quale abbiamo dato puntuale notizia seguita da numerosi commenti a favore. È da cinquant'anni, o forse più, che la linea ferroviaria Pontremolese-Parma-La Spezia seppur a singhiozzo, va avanti in attesa dell'agognato e definitivo completamento del suo raddoppio. Inutile evidenziare nuovamente l'importanza di quest'opera sia per il trasporto merci e passeggeri per la Toscana, la Liguria, l'Emilia Romagna e anche la Lombardia', dice Paolo Bedini Presidente della Cna di Massa e Carrara, che riassume: è un progetto che prevede la realizzazione di una linea ferroviaria a doppio binario in grado di collegare i porti della Spezia, Marina di Carrara e Livorno con l'Emilia e il resto d'Europa. Ed in particolare la realizzazione dei tratti Villafranca Chiesaccia-Pontremoli (15,5 km), Parma-Vicofertile (7 km), Vicofertile-Collecchio Osteriazza (18 km). 'Abbiamo appreso che il CIPSS ha dato il via libera per il finanziamento del progetto finalizzato alla realizzazione della galleria di valico. Le infrastrutture che favoriscono il collegamento della Lunigiana con il resto del mondo sono per la nostra associazione prioritarie. Ciò nonostante ci spaventa noi tempi considerando che le coperture finanziarie per completare quest'opera non sono ancora state definite e occorre reperire gli oltre 2,3 miliardi di euro previsti complessivamente'. Per questi motivi Cna chiede alle istituzioni e alle politiche dei territori che 'collaborino e lavorino'. 'Se vogliamo che questa opera trovi concretamente, dopo mezzo secolo, la luce nel lungo tunnel è indispensabile una fattiva unione di intenti e volontà da parte delle tre Regioni maggiormente interessate alla Pontremolese quali la Toscana, Liguria e l'Emilia Romagna. Un'unione strategica che purtroppo fino ad oggi è mancata e che ci auguriamo possa ora essere trovata nella consapevolezza che i cittadini le imprese e tutto il sistema economico l'attendono da mezzo secolo'.



Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

Cambia segretario l'AdSp mar Tirreno settentrionale

di Renato Roffi LIVORNO Sarà una seduta assai importante quella che il Comitato di gestione portuale terrà il 23 Luglio. Essa, infatti segnerà la fine, per scadenza naturale, del mandato del dottor Massimo Provinciali alla segreteria generale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e registrerà la nomina del successore, alla cui scelta il presidente Guerrieri si è dedicato in queste ultime settimane con comprensibile cura ed impegno. Massimo Provinciali, sotto qualunque taglio di luce lo si voglia guardare, lascia certamente il ricordo di un grande segretario, fino ad oggi senz'altro il maggiormente preparato, il più abile e il più competente fra quanti lo avevano preceduto. Nato a Roma sessantatre anni fa, Provinciali aveva assunto l'incarico di segretario generale dell'allora Autorità portuale di Livorno nel Novembre del 2011 dopo aver maturato una serie di esperienze importanti e oltremodo gratificanti ed essersi fatto conoscere e quel che più conta apprezzare la dove si puote ciò che si vuole. Conseguita la laurea in Giurisprudenza e l'abilitazione all'esercizio della professione forense, Provinciali iniziò la propria avventura professionale al (compianto e maldestramente soppresso) ministero della Marina mercantile dove, dal 2000 al 2004 fu direttore responsabile in materia di porti per salire, nel 2005 al vertice della direzione generale della navigazione e del trasporto marittimo ed essere, dal 2005 al 2007, direttore generale della navigazione e del trasporto marittimo ed interno. Dal 2008 al 2009 fu direttore generale degli Affari generali e del personale del ministero dei Trasporti, confluito poi in quello delle Infrastrutture e trasporti. Prima di lasciare Roma per Livorno era stato direttore generale per il Trasporto ferroviario. Il segretario uscente lascia il maggior porto toscano (che, a più riprese, ha guidato de facto) con un discreto attivo, del resto si tratta di persona che avrebbe molto ben figurato in qualsiasi altra sede, anche di rango più elevato, ed è troppo uomo di mondo per non aver imparato che molti di coloro che lo saluteranno affettuosamente, saranno i primi a sparlare di lui, magari dimenticando molto di quanto dovrebbero ricordare. Così va il mondo. Noi del Messaggero Marittimo gli tributiamo un saluto sincero e un apprezzamento obiettivo (come sempre), anche per aver supplito da par suo alle molte carenze di qualche presidente. Il dottor Provinciali rientrerà sicuramente nei ranghi di quello che chiama affettuosamente il mio ministero senza sapere con precisione, per adesso, quale sarà il suo nuovo incarico e con il rammarico, condiviso da quanti hanno a cuore il settore e la materia, che, ai sensi dell'articolo 23-bis, comma 6, del d.lgs n.165 del 2001, nei prossimi due anni non potrà ricoprire l'incarico di Direttore generale dei porti. A succedergli sarà, l'avvocato Matteo Paroli, proveniente dalla segreteria generale dell'AdSp del mare Adriatico centrale. Il curriculum del nuovo segretario generale (ormai sempre più extra pectus che in pectore) parla veramente da solo e parla troppo per essere contenuto nei nostri spazi. Merita, comunque ricordare che Paroli è un autentico esperto del diritto marittimo amministrativo, cultore universitario di Diritto della Navigazione nelle facoltà di Giurisprudenza ed Economia dell'Università di Pisa e già tutor per la stessa materia all'Accademia Navale. L'avvocato Paroli ha ricevuto anche dall'Università degli Studi di Macerata la docenza di una materia in tutto specialistica come il Diritto della navigazione da diporto, un corso accademico particolarmente significativo nella sfera di socio economica marchigiana, fortemente caratterizzata dal comparto navalmeccanico legato alle grandi e medie costruzioni da diporto di elevatissimo livello qualitativo. Per l'avvocato/professor Paroli la segreteria dell'Autorità di Sistema portuale livornese costituirebbe un ritorno, dato che fu proprio a Livorno che, fresco di abilitazione all'avvocatura, fu chiamato

Cambia segretario l'AdSp mar Tirreno settentrionale

Il Messaggero Marittimo

di Renato Roffi
LIVORNO - Sarà una seduta assai importante quella che il Comitato di gestione portuale terrà il 23 Luglio. Essa, infatti segnerà la fine, per scadenza naturale, del mandato del dottor Massimo Provinciali alla segreteria generale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e registrerà la nomina del successore, alla cui scelta il presidente Guerrieri si è dedicato in queste ultime settimane con comprensibile cura ed impegno. Massimo Provinciali, sotto qualunque taglio di luce lo si voglia guardare, lascia certamente il ricordo di un grande segretario, fino ad oggi senz'altro il maggiormente preparato, il più abile e il più competente fra quanti lo avevano preceduto. Nato a Roma sessantatre anni fa, Provinciali aveva assunto l'incarico di segretario generale dell'allora Autorità portuale di Livorno nel Novembre del 2011 dopo aver maturato una serie di esperienze importanti e oltremodo gratificanti ed essersi fatto conoscere e quel che più conta apprezzare la dove si puote ciò che si vuole. Conseguita la laurea in Giurisprudenza e l'abilitazione all'esercizio della professione forense, Provinciali iniziò la propria avventura professionale al (compianto e maldestramente soppresso) ministero della Marina mercantile dove, dal 2000 al 2004 fu direttore responsabile in materia di porti per salire, nel 2005 al vertice della direzione generale della navigazione e del trasporto marittimo ed essere, dal 2005 al 2007, direttore generale della navigazione e del trasporto marittimo ed interno. Dal 2008 al 2009 fu direttore generale degli Affari generali e del personale del ministero dei Trasporti, confluito poi in quello delle Infrastrutture e trasporti. Prima di lasciare Roma per Livorno era stato direttore generale per il Trasporto ferroviario. Il segretario uscente lascia il maggior porto toscano (che, a più riprese, ha guidato de facto) con un discreto attivo, del resto si tratta di persona che avrebbe molto ben figurato in qualsiasi altra sede, anche di rango più elevato, ed è troppo uomo di mondo per non aver imparato che molti di coloro che lo saluteranno affettuosamente, saranno i primi a sparlare di lui, magari dimenticando molto di quanto dovrebbero ricordare. Così va il mondo. Noi del Messaggero Marittimo gli tributiamo un saluto sincero e un apprezzamento obiettivo (come sempre), anche per aver supplito da par suo alle molte carenze di qualche presidente. Il dottor Provinciali rientrerà sicuramente nei ranghi di quello che chiama affettuosamente il mio ministero senza sapere con precisione, per adesso, quale sarà il suo nuovo incarico e con il rammarico, condiviso da quanti hanno a cuore il settore e la materia, che, ai sensi dell'articolo 23-bis, comma 6, del d.lgs n.165 del 2001, nei prossimi due anni non potrà ricoprire l'incarico di Direttore generale dei porti. A succedergli sarà, l'avvocato Matteo Paroli, proveniente dalla segreteria generale dell'AdSp del mare Adriatico centrale. Il curriculum del nuovo segretario generale (ormai sempre più extra pectus che in pectore) parla veramente da solo e parla troppo per essere contenuto nei nostri spazi. Merita, comunque ricordare che Paroli è un autentico esperto del diritto marittimo amministrativo, cultore universitario di Diritto della Navigazione nelle facoltà di Giurisprudenza ed Economia dell'Università di Pisa e già tutor per la stessa materia all'Accademia Navale. L'avvocato Paroli ha ricevuto anche dall'Università degli Studi di Macerata la docenza di una materia in tutto specialistica come il Diritto della navigazione da diporto, un corso accademico particolarmente significativo nella sfera di socio economica marchigiana, fortemente caratterizzata dal comparto navalmeccanico legato alle grandi e medie costruzioni da diporto di elevatissimo livello qualitativo. Per l'avvocato/professor Paroli la segreteria dell'Autorità di Sistema portuale livornese costituirebbe un ritorno, dato che fu proprio a Livorno che, fresco di abilitazione all'avvocatura, fu chiamato

Gianni Pettorino commissario straordinario AdSp MAC

Il Messaggero Marittimo

Il commissario straordinario dell'AdSp MAC, Gianni Pettorino, è stato nominato dal Consiglio di gestione portuale di Livorno. Pettorino ha una lunga esperienza nel settore portuale e nella gestione amministrativa. Ha lavorato per anni al ministero dei Trasporti e successivamente al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stato direttore generale dell'AdSp MAC per un periodo di tempo. Pettorino è un professionista serio e competente, con una vasta esperienza nel settore portuale e nella gestione amministrativa. Ha lavorato per anni al ministero dei Trasporti e successivamente al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stato direttore generale dell'AdSp MAC per un periodo di tempo. Pettorino è un professionista serio e competente, con una vasta esperienza nel settore portuale e nella gestione amministrativa.



Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

collaboratori più preziosi assicurando poi la continuità amministrativa dell'ente durante i lunghi periodi di commissariamento e ricoprendo fra l'altro, per il biennio 2005 2007, la carica di segretario generale ad interim. In quegli anni Paroli (sempre con l'autorizzazione dei superiori) si aprì a diverse collaborazioni e consulenze con altri porti, come Chioggia, Brindisi, Taranto, Ancona., dove, nel 2015, fu cooptato dal presidente Rodolfo Giampieri proprio per la carica di segretario generale dell'allora Autorità portuale. All'interno dell'Authority livornese non c'è praticamente funzione importante (esclusa quella di Presidente) di cui l'avvocato Paroli non abbia fatto esperienza e ci pare, dunque, che il presidente Luciano Guerrieri, per colmare il vuoto che lascerà Provinciali, non avrebbe potuto operare una scelta migliore.

Visita ai lavori del microtunnel in porto a Livorno permetterà il transito a navi di ultima generazione

LIVORNO Visita ai lavori per il Microtunnel nel porto di Livorno questa mattina, da parte del sindaco Luca Salvetti e dell'assessora al Porto Barbara Bonciani. Insieme al presidente e segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri e Massimo Provinciali e all'ing. Enrico Pribaz, si sono recati alla calata del Magnale per seguire l'attività di completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel, opera di importanza strategica per il porto di Livorno. La realizzazione del Microtunnel consentirà infatti di allargare il canale di accesso al porto labronico dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di nuova generazione, in attesa della realizzazione della Darsena Europa. Come evidenziato dai tecnici dell'AdSp, il problema della tenuta idraulica del pozzo lato Magnale è stata risolta e ad oggi i lavori di scavo sono quasi completati; entro l'estate si prevede di realizzare la platea armata per poi procedere allo scavo, con talpa meccanica, della galleria di tre metri di diametro di 234 metri di lunghezza e 20 metri sotto il livello del mare che collegherà i due pozzi e che permetterà il passaggio dei tubi Eni. Il presidente Luciano Guerrieri ha spiegato che i lavori stanno rispettando il cronoprogramma, per cui a fine anno saremo in grado di mettere l'opera a disposizione dell'Eni per l'interramento dei tubi. Ne conseguirà un notevole miglioramento in termini di manovrabilità che attesterà il porto ai massimi livelli di accessibilità in sicurezza di navi di grandi dimensioni. L'attenzione dell'Amministrazione comunale su tutte le questioni portuali commenta il sindaco Luca Salvetti rimane alta, in particolare su un'infrastruttura come questa che permetterà di governare i processi che ci porteranno nel 2026 alla Darsena Europa. Si tratta di un'opera di grande importanza per il porto e per la città di Livorno sottolinea l'assessora Barbara Bonciani che risponde ad esigenze di competitività e tenuta sociale, per la sua capacità di incidere sul mantenimento e l'attrazione dei traffici portuali. E' una grande soddisfazione constatare che a seguito dei noti problemi intervenuti nel pozzo lato Magnale, i lavori oggi stanno procedendo in modo celere, con grande impegno da parte dell'Autorità di Sistema portuale.



Messaggero Marittimo Mensile

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giovanni Pettorino commissario straordinario AdSp MAC

ROMA Il Comandante Generale della Guardia Costiera, Giovanni Pettorino, è stato nominato Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale. Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha firmato il decreto di nomina di Pettorino, dopo aver informato i presidenti delle Regioni Abruzzo e Marche, Marco Marsilio e Francesco Acquaroli. La nomina di Pettorino a Commissario si è resa necessaria in quanto la designazione dell'ing. Matteo Africano alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale ha ricevuto il parere contrario della competente Commissione del Senato. La Commissione della Camera ha invece espresso parere favorevole. Il ministro Giovannini, per tenere conto comunque del pronunciamento della Commissione parlamentare del Senato, ha ritenuto più opportuno avviare nuovamente le procedure per raccogliere le manifestazioni di interesse ai fini della nomina del Presidente dell'Autorità. La raccolta delle manifestazioni di interesse è online sul sito del Ministero (www.mit.gov.it/comunicazione/news/manifestazioni_interesse_adsp_mac). Gli interessati possono presentare il proprio curriculum vitae entro il 26 Luglio 2021. La scelta del ministro Giovanni per la nomina del Commissario è caduta su una personalità di elevato profilo istituzionale e notevole esperienza professionale, che ha guidato in questi anni con equilibrio e professionalità, riconosciuta anche a livello internazionale, la prestigiosa Istituzione militare della Guardia Costiera punto di riferimento per il Paese e per le donne e gli uomini che per lavoro, per necessità o per diletto navigano nei nostri mari. Giovanni Pettorino, che guiderà l'Autorità per il periodo strettamente necessario per la ricostituzione degli organi ordinari, è attualmente Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e terminerà il suo mandato il 24 Luglio. Nella sua carriera professionale ha rivestito, tra gli altri, gli incarichi di Comandante del porto di La Spezia, Comandante del porto di Ancona e Comandante del porto di Genova. Dal Novembre 2015 al Dicembre 2016 ha assunto l'incarico di Commissario Straordinario dell'Autorità portuale di Genova.

The image shows a screenshot of a news article from 'Il Messaggero Marittimo'. The main headline is 'Cambia segretario l'AdSp mar Tirreno settentrionale'. Below it, there is a sub-headline 'Giovanni Pettorino commissario straordinario AdSp MAC'. The article text is partially visible, mentioning the appointment of Giovanni Pettorino as the extraordinary commissioner of the Authority of the Northern Tyrrhenian Sea. There are two small photographs: one of a man in a suit (likely the minister) and another of a man in a military uniform (likely the appointed commissioner). The article is dated July 1, 2021.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il deputato di FdI raccoglie l' appello del presidente Musolino per il porto l' intervento

Ristori, Silvestroni rilancia

«Finora non è arrivato un centesimo di quanto previsto: si rischia il default»
 «Finora non è arrivato un centesimo di quanto previsto: si rischia il default» L' appello del presidente dell' **Adsp** Pino Musolino prima e di quello della Compagnia portuale Patrizio Scilipoti poi è stato raccolto dal deputato di Fratelli d' Italia Marco Silvestroni, il quale ha sottolineato la necessità di velocizzare l' ier per l' arrivo delle risorse previste dallo Stato come ristori, ma non ancora assegnate. «Il porto di Civitavecchia, ovvero il porto della Capitale, rischia il default se non arriveranno i ristori» ha infatti sottolineato Silvestroni, chiamando Regione Lazio e Governo ad intervenire il prima possibile, ricordando come l' emergenza pandemica abbia di fatto azzerato le entrate portuali inerenti al traffico crocieristico. «Desta grande preoccupazione - ha aggiunto il deputato, membro anche della Commissione Trasporti a Montecitorio - la richiesta di aiuto del presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che rischia il default per l' inerzia e il disinteresse. Il porto di Civitavecchia rappresenta un asset fondamentale per Roma e per l' intero settore. Il porto di Civitavecchia, leader in Italia e uno dei primi cinque al mondo per le crociere, necessita quanto prima delle risorse previste, finora solo sulla carta, già dal DI Cura Italia per i porti danneggiati dalla pandemia. Ad oggi, lo scalo laziale risulta essere il più penalizzato in assoluto - ha evidenziato - finora non è arrivato un solo centesimo e la situazione finanziaria dell' **Adsp** di Civitavecchia è diventata insostenibile. Zingaretti, dopo aver sperperato milioni di euro della Regione per mascherine mai consegnate, dica da subito quando e come arriveranno i soldi per salvare i porti del Lazio e l' indotto economico collegato. La Capitale d' Italia e il suo porto principale - ha concluso Silvestroni - non possono essere ostaggio della malagestione della sinistra». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Silvestroni (Fdl): "Subito i fondi per il porto di Civitavecchia"

CIVITAVECCHIA - "Da Regione Lazio e Governo solo parole. Il Porto di Civitavecchia, ovvero il porto della Capitale, rischia il default se non arriveranno i ristori. L' emergenza pandemica ha azzerato le entrate portuali inerenti al traffico crocieristico: è quindi necessario che il Governo e la Regione Lazio stanino i fondi il prima possibile". Lo dichiara Marco Silvestroni, Capogruppo Fdl alla Commissione Trasporti a Montecitorio. "Desta grande preoccupazione - prosegue - la richiesta di aiuto del Presidente dell' Autorita' di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che rischia il default per l' inerzia e il disinteresse. Il porto di Civitavecchia rappresenta un asset fondamentale per Roma e per l' intero settore. Il porto di Civitavecchia, leader in Italia e uno dei primi cinque al mondo per le crociere - continua - necessita quanto prima delle risorse previste, finora solo sulla carta, già dal DI Cura Italia per i porti danneggiati dalla pandemia. Ad oggi, lo scalo laziale risulta essere il più penalizzato in assoluto: finora non è arrivato un solo centesimo e la situazione finanziaria dell' **Adsp** di Civitavecchia è diventata insostenibile. Zingaretti, dopo aver sperperato milioni di euro della Regione per mascherine mai consegnate, dica da subito quando e come arriveranno i soldi per salvare i porti del Lazio e l' indotto economico collegato. La Capitale d' Italia e il suo porto principale non possono essere ostaggio della malagestione della sinistra".



Ristori, Silvestroni rilancia

«Finora non è arrivato un centesimo di quanto previsto: si rischia il default» L' appello del presidente dell' **Adsp** Pino Musolino prima e di quello della Compagnia portuale Patrizio Scilipoti poi è stato raccolto dal deputato di Fratelli d' Italia Marco Silvestroni, il quale ha sottolineato la necessità di velocizzare l'ier per l' arrivo delle risorse previste dallo Stato come ristori, ma non ancora assegnate. «Il porto di Civitavecchia, ovvero il porto della Capitale, rischia il default se non arriveranno i ristori» ha infatti sottolineato Silvestroni, chiamando Regione Lazio e Governo ad intervenire il prima possibile, ricordando come l' emergenza pandemica abbia di fatto azzerato le entrate portuali inerenti al traffico crocieristico. «Desta grande preoccupazione - ha aggiunto il deputato, membro anche della Commissione Trasporti a Montecitorio - la richiesta di aiuto del presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che rischia il default per l' inerzia e il disinteresse. Il porto di Civitavecchia rappresenta un asset fondamentale per Roma e per l' intero settore. Il porto di Civitavecchia, leader in Italia e uno dei primi cinque al mondo per le crociere, necessita quanto prima delle risorse previste, finora solo sulla carta, già dal DI Cura Italia per i porti danneggiati dalla pandemia. Ad oggi, lo scalo laziale risulta essere il più penalizzato in assoluto - ha evidenziato - finora non è arrivato un solo centesimo e la situazione finanziaria dell' **Adsp** di Civitavecchia è diventata insostenibile. Zingaretti, dopo aver sperperato milioni di euro della Regione per mascherine mai consegnate, dica da subito quando e come arriveranno i soldi per salvare i porti del Lazio e l' indotto economico collegato. La Capitale d' Italia e il suo porto principale - ha concluso Silvestroni - non possono essere ostaggio della malagestione della sinistra». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

I portuali di Civitavecchia battono cassa con lo Stato

Il presidente della Compagnia Portuale di **Civitavecchia**, Patrizio Scilipoti, in una nota stampa risponde alla richiesta di collaborazione del presidente dei porti laziali, Pino Musolino, confermando l' inversione di tendenza in positivo dei traffici e chiamando all' appello le istituzioni. 'Nel nostro **porto** - ha detto - si respira un' aria nuova, ma c' è il timore che gli sforzi della valida e capace gestione del presidente Musolino e del segretario generale Riso possano non essere sufficienti a superare i gravi effetti economici e lavorativi causati dalla pandemia Covid-19, purtroppo ancora in corso. Così come non possono bastare i sacrifici dei lavoratori e delle imprese portuali che da oltre un anno e mezzo, nonostante l' utilizzo della cassa integrazione, hanno garantito un ottimo servizio ai clienti dello scalo'. Scilipoti poi aggiunge: 'Il **porto** di **Civitavecchia** ha urgenza di ricevere i contributi previsti da oltre un anno e soprattutto abbiamo estremo bisogno di più attenzione da parte delle Istituzioni nazionali per non vanificare tutti i sacrifici dell' intero cluster locale. Se siamo considerati, a ragion veduta, come il **porto** di Roma Capitale, allora dobbiamo cominciare ad esserlo nella realtà e non solo sulle brochure'. Un appello accorato a tutte le istituzioni quindi, che si unisce a quello del presidente Musolino, affinché vengano ultimate urgentemente le varie infrastrutture stradali, tra cui la Trasversale **Civitavecchia-Orte**, e le infrastrutture portuali previste nel Piano Regolatore Portuale, comprese quelle di ultimo miglio. 'Imprescindibile inoltre l' inserimento di **Civitavecchia** nella rete Core della TEN-T e l' attuazione della Zona Logistica Semplificata rafforzata - e, conclude Scilipoti-. Noi ci siamo, ma abbiamo bisogno che ci sia anche lo Stato'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Yep Med, nuovo incontro per il progetto di alta formazione professionale

CIVITAVECCHIA - Terzo incontro ufficiale con gli stakeholder per il progetto YEP MED, finanziato dal programma europeo ENI CBC Med, dopo la firma del Memorandum of Understanding (MoU) che ha sancito la nascita della Comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (PLC). Obiettivo principale, quello dello sviluppo e della crescita economica di settori in continua evoluzione, quali la logistica e l'intermodalità, da attuarsi attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici che vedono coinvolti Paesi delle sponde Nord e Sud del Mediterraneo, rappresentati dalle Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta, Aqaba oltre che dalla Camera di Commercio di Beirut e dalla Escola Europea - Intermodal Transport, protagonisti, insieme all' **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, del progetto europeo. Nel corso dell'incontro sono stati presentati i vari step progettuali che attendono la community portuale nei prossimi mesi, come spiega il Presidente dell' **AdSP**, Pino Musolino: 'Grazie all'impegno di tutti i partner del progetto e al coinvolgimento e alla partecipazione della community portuale stiamo procedendo con entusiasmo nella giusta direzione. Per lo sviluppo del porto, delle sue imprese e del territorio tutto, la parola chiave oggi è innovare, e lo si può fare contribuendo a sviluppare, attraverso la formazione, la professionalità e le competenze di ogni singolo operatore del porto. Oggi più che mai è fondamentale stare al passo con l'evoluzione imposta dallo shipping e dalla logistica e dai processi sempre più informatizzati e digitalizzati. Anche a causa del Covid abbiamo dovuto reindirizzare il progetto YEP MED verso metodi innovativi e quindi verso una modalità chiamata 'impresa simulata', grazie alla quale nei prossimi mesi i ragazzi coinvolti, con l'ausilio di un tool chiamato click&cargo, saranno catapultati nell'esperienza in azienda, sperimentando, in un'accezione moderna, le varie pratiche d'impresa. Subito dopo l'estate, inoltre, presenteremo il nuovo calendario dei corsi di 'occupational training' e definiremo il project work, della durata di 200 ore, cui i corsisti parteciperanno in collaborazione con le imprese del settore logistico-portuale. Imprese che ringrazio perché hanno e stanno dimostrando sempre più interesse e attenzione in un progetto che contribuirà a migliorare l'efficienza e la competitività dei Porti di Roma e del Lazio e dell'intero cluster portuale'.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Yep Med Civitavecchia, terzo incontro per la scuola di logistica

Gli stakeholders pianificano i corsi da tenersi nei porti mediterranei di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta, Beirut e Aqaba

Terzo incontro ufficiale con gli stakeholder per il progetto Yep Med, il programma di formazione specializzato in logistica e trasporti finanziato dal programma europeo ENI CBC Med, dopo la firma del memorandum che ha sancito la nascita della comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Obiettivo principale, quello dello sviluppo e della crescita economica di settori in continua evoluzione quali la logistica e l'intermodalità, da attuarsi attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici che vedono coinvolti Paesi delle sponde Nord e Sud del Mediterraneo, rappresentati dalle Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta, Aqaba oltre che dalla Camera di Commercio di Beirut e dalla Escola Europea - Intermodal Transport, protagonisti, insieme all'AdSP del Mar Tirreno **Centro Settentrionale**, del progetto europeo. Nel corso dell'incontro sono stati presentati i vari step progettuali che attendono la community portuale nei prossimi mesi, come spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno **Centro Settentrionale**, **Pino Musolino**: «Grazie all'impegno di tutti i partner del progetto e al coinvolgimento e alla partecipazione della community portuale stiamo procedendo con entusiasmo nella giusta direzione. Per lo sviluppo del porto, delle sue imprese e del territorio tutto, la parola chiave oggi è innovare, e lo si può fare contribuendo a sviluppare, attraverso la formazione, la professionalità e le competenze di ogni singolo operatore del porto. Oggi più che mai è fondamentale stare al passo con l'evoluzione imposta dallo shipping e dalla logistica e dai processi sempre più informatizzati e digitalizzati. Anche a causa del Covid abbiamo dovuto reindirizzare il progetto YEP MED verso metodi innovativi e quindi verso una modalità chiamata "impresa simulata", grazie alla quale nei prossimi mesi i ragazzi coinvolti, con l'ausilio di un tool chiamato click&cargo, saranno catapultati nell'esperienza in azienda, sperimentando, in un'accezione moderna, le varie pratiche d'impresa. Subito dopo l'estate, inoltre, presenteremo il nuovo calendario dei corsi di "occupational training" e definiremo il project work, della durata di 200 ore, cui i corsisti parteciperanno in collaborazione con le imprese del settore logistico-portuale. Imprese che ringrazio perché hanno e stanno dimostrando sempre più interesse e attenzione in un progetto che contribuirà a migliorare l'efficienza e la competitività dei Porti di Roma e del Lazio e dell'intero cluster portuale».



AdSP MTCS, terzo incontro per il progetto "YEP MED"

Musolino: "Si procede con entusiasmo nella giusta direzione in funzione dell'innovazione" **Pino** Musolino Civitavecchia, 2 agosto 2021 - Terzo incontro ufficiale con gli stakeholder per il progetto YEP MED, finanziato dal programma europeo ENI CBC Med, dopo la firma del Memorandum of Understanding (MoU) che ha sancito la nascita della Comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (PLC). Obiettivo principale, quello dello sviluppo e della crescita economica di settori in continua evoluzione, quali la logistica e l'intermodalità, da attuarsi attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici che vedono coinvolti Paesi delle sponde Nord e Sud del Mediterraneo, rappresentati dalle Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta, Aqaba oltre che dalla Camera di Commercio di Beirut e dalla Escola Europea - Intermodal Transport, protagonisti, insieme all' **AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, del progetto europeo. Nel corso dell'incontro sono stati presentati i vari step progettuali che attendono la community portuale nei prossimi mesi, come spiega il Presidente dell' **AdSP**, **Pino** Musolino: 'Grazie all'impegno di tutti i partner del progetto e al coinvolgimento e alla partecipazione della community portuale stiamo procedendo con entusiasmo nella giusta direzione. Per lo sviluppo del porto, delle sue imprese e del territorio tutto, la parola chiave oggi è innovare, e lo si può fare contribuendo a sviluppare, attraverso la formazione, la professionalità e le competenze di ogni singolo operatore del porto. Oggi più che mai è fondamentale stare al passo con l'evoluzione imposta dallo shipping e dalla logistica e dai processi sempre più informatizzati e digitalizzati. Anche a causa del Covid abbiamo dovuto reindirizzare il progetto YEP MED verso metodi innovativi e quindi verso una modalità chiamata 'impresa simulata', grazie alla quale nei prossimi mesi i ragazzi coinvolti, con l'ausilio di un tool chiamato click&cargo, saranno catapultati nell'esperienza in azienda, sperimentando, in un'accezione moderna, le varie pratiche d'impresa. Subito dopo l'estate, inoltre, presenteremo il nuovo calendario dei corsi di 'occupational training' e definiremo il project work, della durata di 200 ore, cui i corsisti parteciperanno in collaborazione con le imprese del settore logistico-portuale. Imprese che ringrazio perché hanno e stanno dimostrando sempre più interesse e attenzione in un progetto che contribuirà a migliorare l'efficienza e la competitività dei Porti di Roma e del Lazio e dell'intero cluster portuale'.



Messaggero Marittimo Mensile

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti di Roma: positivo il traffico nel primo semestre Musolino: ripresa in tutti i settori anche nei container

CIVITAVECCHIA Nel giorno in cui la Corte dei Conti pubblica la relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria nel 2019, l'AdSp del mar Tirreno centrosettentrionale conferma il trend positivo per i traffici nei primi sei mesi del 2021. Civitavecchia e Gaeta registrano le migliori performances con l'aumento nel maggiore degli scali del sistema di un +20,8%, seguito a poca distanza dal porto di Gaeta con un +19,6%. A Fiumicino, che ha come unica movimentazione quella dei prodotti petroliferi raffinati destinati al vicino aeroporto, viene segnalato un calo del 18,2% delle rinfuse liquide, curva negativa legata senza dubbio al crollo dei collegamenti aerei dovuto all'emergenza sanitaria. Tutti insieme i porti laziali raggiungono un traffico merci complessivo pari a circa 6 milioni di tonnellate con una crescita del 13,5% rispetto al primo semestre del 2020: le merci liquide chiudono il primo semestre con un -6,1%, mentre le solide con un +23,7%. Dato interessante per Civitavecchia è la crescita significativa per tutte le categorie merceologiche: 7,6% per le rinfuse liquide, addirittura 25% per quelle solide (+213.002 tonnellate). Tra queste ultime si segnala l'incremento del carbone, dei prodotti metallurgici, dei minerali grezzi e dei prodotti chimici. Bene anche le merci in colli, per le quali l'incremento è pari al 21,1% (+508.086 tonnellate), con una crescita del 23,8% del traffico ro/ro e dell'8,9% delle merci in contenitori. Il segno meno riferito al traffico dei container (-9,8%) è dovuto essenzialmente, e con un'inversione di tendenza, ad una significativa diminuzione dei vuoti, mentre quelli pieni sono in fase di crescita (+0,2%; +55). Con la riapertura parziale e poi totale, riprende anche il traffico passeggeri di linea che registra un aumento di oltre il 34% (+70.679) e un totale di 277.241 passeggeri. Resta la nota dolente delle crociere con un totale di 75.133 crocieristi e un -56,6% (-98.023). Il recupero di oltre il 20% del tonnellaggio complessivo dei traffici -sottolinea il presidente Pino Musolino rispetto ai primi sei mesi del 2020, indica chiaramente come il sistema portuale del Lazio, con particolare riferimento a Civitavecchia, ma anche a Gaeta, abbia imboccato la strada della ripresa, non solo sui passeggeri, che anzi scontano ancora l'effetto Covid sulle crociere, benché il settore sia ripartito a livello globale proprio da qui, ma soprattutto per quanto riguarda le merci. Il dato sui contenitori infatti non deve ingannare e anzi lo valuto molto positivamente: a calare infatti sono soltanto i vuoti, mentre cresce il tonnellaggio dei container pieni. Questo dato, meno teus, più tonnellate, meno vuoti, più pieni, è l'evidente testimonianza di un importante cambiamento in atto: il porto di Civitavecchia sta diventando finalmente un gateway per i contenitori e non più un semplice parcheggio di scambio di contenitori. Segno evidente che la nostra azione comincia a dare i suoi frutti e che il mercato inizia ad accorgersi delle potenzialità e dei vantaggi competitivi del nostro scalo.



Messaggero Marittimo Mensile

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

In arrivo le grandi navi nel porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA In poche settimane il porto di Civitavecchia è stato protagonista dell'arrivo di due grandi portacontainer di nuova generazione. Con una lunghezza di 330 metri la Msc Madhu B vanta una capacità di circa 12.000 teus ed è stata varata nel 2017. Grazie all'ausilio di tre potenti rimorchiatori e due piloti, come previsto dall'ordinanza della Capitaneria di Porto per ripartire carica di circa 900 contenitori e nonostante i ridotti spazi di manovra, in particolare quelli necessari per l'evoluzione del mercantile, grazie alla sinergica azione di **AdSp** e Capitaneria di porto, è stato possibile consentire sperimentalmente l'accosto di una seconda grande nave. Finalmente si concretizza quello che ho cominciato a dire fin dal mio insediamento: il mercato comincia a vedere e ad apprezzare i vantaggi rappresentati dai fondali profondi, la grande accessibilità nautica e la posizione baricentrica del nostro scalo è il commento del presidente **AdSp** Pino Musolino. Due rondini non fanno primavera, però annunciano il suo probabile arrivo! Con umiltà continueremo a lavorare per portare sempre più navi di queste dimensioni e i loro carichi.



Anteprima 24

Napoli

Fincantieri Castellammare, riunione in Regione. De Luca: "Tutelare e valorizzare il polo"

Napoli - Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. E' stata ribadita l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. ' Sarebbe davvero intollerabile - ha dichiarato il Presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare '.



Fincantieri Castellammare, De Luca: tutelare polo cantieristico

Riunione con vertici Autorità Portuale Mar Tirreno centrale

Napoli, 2 ago. (askanews) - Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente della regione Campania Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. "E' stata ribadita l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. - si legge nella nota - la Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico". "Sarebbe davvero intollerabile - ha dichiarato il Presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare".



Campania Day News

Napoli

Fincantieri Castellammare, riunione in regione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca

Redazione

Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. E' stata ribadita l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. . 'Sarebbe davvero intollerabile - ha dichiarato il Presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare'.



Fincantieri Castellammare di Stabia (NA), riunione in Regione

De Luca: 'Tutelare e valorizzare il polo cantieristico' Riceviamo e pubblichiamo dall' Ufficio Stampa della Regione Campania. Si è svolta questa mattina, 2 agosto, a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale, Napoli - Castellammare - Salerno, per un confronto sul futuro di Fincantieri. È stata ribadita l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. Ha dichiarato il Presidente De Luca: Sarebbe davvero intollerabile che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare.



Campania: riunione in Regione con vertici dell' AdSP Tirreno centrale sul futuro di Fincantieri

(FERPRESS) Napoli, 2 AGO Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca, con i vertici dell'**Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. E' stata ribadita l'indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l'impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l'azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l'impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. Sarebbe davvero intollerabile ha dichiarato il Presidente De Luca che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare.



Fincantieri di Castellammare, vertice alla Regione. De Luca: Il disimpegno del Governo sarebbe intollerabile

Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, sede della Regione Campania, una riunione convocata dal governatore Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. È stata ribadita, si legge in una nota, l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito "l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico". "Sarebbe davvero intollerabile - ha detto il presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare".



Informazioni Marittime

Napoli

Castellammare, Regione e porto vogliono un programma da Fincantieri

Riunione al Palazzo Santa Lucia di Napoli tra De Luca e Annunziata. L'azienda non ha ancora reso noto quale produzione si voglia concentrare in Campania

Si è svolta questa mattina, nella sede della Regione Campania, al Palazzo Santa Lucia di Napoli, una riunione convocata dal governatore Vincenzo De Luca con i vertici dell' Autorità portuale del Tirreno Centrale (Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. È stata ribadita, si legge in una nota, l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano». L' appello, in altre parole, è all' azienda, come ha detto giorni fa il presidente dei porti della Campania, **Andrea Annunziata**, chiedendo a Fincantieri un programma più chiaro per i prossimi anni . Gli operai, che la settimana scorsa e la precedente hanno tenuto una serie di presidi fuori il cantiere, chiedono da anni un nuovo bacino , per poter costruire grandi navi invece di limitarsi a tronconi di unità da assemblare in altri stabilimenti. La Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti. Riassumendo, gli interrogativi riguardano l' azienda e il governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno dell' esecutivo per il potenziamento del polo cantieristico. «Sarebbe davvero intollerabile - ha detto De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare».



Fincantieri, De Luca: "Disimpegno del Governo sarebbe intollerabile"

Riunione in Regione Campania sul polo di Castellammare di Stabia

Di Antonio Corbo

Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, sede della Regione Campania, una riunione convocata dal governatore Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. E' stata ribadita, si legge in una nota, l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito "l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico". "Sarebbe davvero intollerabile - ha detto il presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare".



Fincantieri, De Luca: "Disimpegno del Governo sarebbe intollerabile"



Fincantieri, vertice in Regione. De Luca: «Tutelare il sito di Castellammare»

Redazione

Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. E' stata ribadita l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. 'Sarebbe davvero intollerabile - ha dichiarato il Presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare'.



Napoli Village

Napoli

Fincantieri, De Luca: 'Sarebbe intollerabile disimpegno del Governo su Castellammare'

NAPOLI - Si è svolta questa mattina a Palazzo Santa Lucia, una riunione convocata dal Presidente Vincenzo De Luca, con i vertici dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale (Napoli-Castellammare-Salerno), per un confronto sul futuro di Fincantieri. E' stata ribadita l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il Polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano. La Regione Campania ha ribadito l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare. Gli interrogativi che attendono risposte ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico. . 'Sarebbe davvero intollerabile - ha dichiarato il Presidente De Luca - che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare'.



Stabia Channel

Napoli

Castellammare - De Luca bacchetta Fincantieri: "Ci dica quali progetti ha in mente per il cantiere stabiese"

Il governatore ha incontrato stamattina i vertici dell' Autorità Portuale in vista del tavolo odierno in Prefettura. «Indispensabile la tutela e la valorizzazione del polo Fincantieri di Castellammare».

Anche De Luca bacchetta Fincantieri e si schiera dalla parte degli operai. Si è svolta stamattina una riunione in Regione Campania alla presenza del governatore Vincenzo De Luca e del presidente dell' Autorità Portuale **Andrea Annunziata** per discutere in merito al Piano Strategico e alle prospettive del cantiere navale di Castellammare, in vista del tavolo convocato per oggi alle 16.30 in Prefettura. Il confronto è servito a dissipare i dubbi in merito al possibile ridimensionamento dello stabilimento Fincantieri di Castellammare, la cui valorizzazione non è in discussione con l' attuazione del Piano Strategico e la realizzazione del polo crocieristico e della stazione marittima nell' area portuale stabiese. In una nota diffusa dopo l' incontro, De Luca ha sottolineato "l' indispensabilità di tutelare e valorizzare il polo Fincantieri di Castellammare di Stabia, per cui è altrettanto indispensabile conoscere le ipotesi di investimento che lo riguardano" e ha garantito "l' impegno a supportare tali investimenti, necessari per potenziare anche le infrastrutture cantieristiche di Castellammare". Il governatore ha poi lanciato un segnale alla proprietà Fincantieri, parlando di "interrogativi che attendono risposte, che ad oggi riguardano l' azienda e il Governo, quindi quali sono le produzioni cantieristiche che Fincantieri intende concentrare a Castellammare e qual è l' impegno del Governo per il potenziamento del Polo cantieristico". Infine De Luca ha evidenziato la necessità di tutelare il cantiere navale stabiese e le sue maestranze: "Sarebbe davvero intollerabile che alle tante crisi industriali del nostro territorio si aggiungesse anche un disimpegno su Castellammare".



Castellammare - Fincantieri, Nappi (Lega): «Parole di De Luca? Spettro di inadeguatezza politica»

Patriarca(FI):«Ok De Luca, ma ora intervenga Governo».

"La dichiarazione resa da Vincenzo De Luca sullo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia è lo spettro dell' inadeguatezza politica e della incapacità amministrativa del presidente della Regione, di chiedere al Governo un intervento finalizzato alla valorizzazione del cantiere di Castellammare invece di limitarsi a mere dichiarazioni di disponibilità agli investimenti. A questo punto gli ricordiamo che, per fortuna, le proposte ci sono e sono quelle che noi abbiamo già messo sul tavolo: la realizzazione di un polo per la formazione a Castellammare al servizio dell' intero gruppo Fincantieri, e che consenta ai nostri giovani di specializzarsi nella cantieristica navale e di essere impiegati in tutto il mondo; la creazione di un grande bacino per le costruzioni navali e la determinazione di un preciso focus costruttivo nell' ambito della progettualità generale della Fincantieri. Ora si dia da fare". Lo ha dichiarato Severino Nappi, consigliere regionale della Lega e coordinatore della lista Prima Napoli. «Prendiamo atto dell' impegno della Regione Campania e del governatore, Vincenzo De Luca, nell' affrontare in maniera propositiva e operativa la vertenza Fincantieri così come da noi auspicato, qualche giorno fa, nel corso dell' incontro a cui hanno partecipato gli assessori Fulvio Bonavitacola e Antonio Marchiello oltre ai capigruppo di maggioranza e minoranza». Lo ha detto Annarita Patriarca, capogruppo di Forza Italia nel consiglio regionale della Campania. «Le differenze e le distanze che ci separano dal presidente De Luca non ci impediscono di riconoscere nell' Amministrazione regionale uno dei player istituzionali più importanti nella gestione di un processo di ristrutturazione del porto stabiese finalizzato ad aprire lo scalo alla vocazione turistico-crocieristica in uno con la gloriosa tradizione cantieristica dello stabilimento della holding di Stato», ha aggiunto l' esponente azzurro. «Ridisegnare il porto di Castellammare è una operazione che necessita di ingenti finanziamenti che la Regione Campania e l' **Autorità portuale** di Napoli sono pronte a sostenere ma non si può pensare di procedere senza conoscere progetti e obiettivi di chi, quegli spazi, li occupa. Fincantieri deve rompere il muro di silenzio dietro al quale si è barricata da mesi, ormai, e dare vita ai piano di sviluppo del sito produttivo». «Il coinvolgimento attivo della Regione Campania è un passo importante, su cui Forza Italia ha insistito con particolare convinzione, nella trattazione della vertenza ma, ancor di più, è importante che anche il governo eserciti quella giusta dose di moral suasion su Fincantieri per salvare la mission industriale e i livelli occupazionali». «Sarebbe assolutamente incomprensibile se un' azienda di Stato, tra le più importanti al mondo, sfuggisse al compito di creare valore sul territorio». «Senza steccati ideologici, e col solo obiettivo di far ritornare lo stabilimento stabiese ai livelli di eccellenza che gli sono propri, il gruppo di Forza Italia è pronto a offrire la propria leale collaborazione per individuare tutte le soluzioni in grado di assicurare il successo della trattativa», ha concluso Patriarca.



Informare

Napoli

Nel secondo trimestre del 2021 il traffico delle merci nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia è aumentato del +22,4%

Nel primo semestre di quest' anno sono state movimentate 16,5 milioni di tonnellate (+12,6%) Nel secondo trimestre del 2021 i porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia, che sono amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, hanno movimentato complessivamente oltre 8,5 milioni di tonnellate, con un incremento del +22,4% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, di cui 4,8 milioni di tonnellate allo sbarco (+25,0%) e 3,7 milioni di tonnellate all' imbarco (+19,3%). Il solo **porto** di **Napoli** ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate (+26,8%). Nel settore delle merci varie il traffico è stato di 2,9 milioni di tonnellate (+20,7%), di cui 1,7 milioni di tonnellate di merci in container (+8,5%) e 1,2 milioni di tonnellate di rotabili (+43,1%). Rilevante anche il rialzo dei volumi delle rinfuse liquide che sono ammontate a quasi 1,4 milioni di tonnellate (+44,4%), di cui 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+57,3%), 239mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi o gas naturale (+47,3%) e 59mila tonnellate di altri carichi liquidi (-43,6%), Le rinfuse solide sono risultate pari a 316mila tonnellate (+18,4%), di cui 147mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro e metalli non ferrosi (+57,7%), 84mila tonnellate di cereali (+23,5%) e 84mila tonnellate di altre rinfuse solide (-14,1%). Nel settore dei passeggeri, il traffico dei crocieristi è stato di 32mila persone, traffico che nel periodo aprile-giugno dello scorso anno si era azzerato a causa della crisi sanitaria del Covid-19, mentre il traffico dei passeggeri di linea è stato di 854mila persone (+133,5%). Nel **porto** di Salerno sono state movimentate complessivamente più di 3,7 milioni di tonnellate di carichi (+15,9%). Le merci varie si sono attestate a 3,6 milioni di tonnellate (+12,9%), incluse 2,3 milioni di tonnellate di rotabili (+13,0%) e 1,3 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+12,7%). Le rinfuse solide sono state pari a 138mila tonnellate (+270,0%). Se nel secondo trimestre di quest' anno il traffico crocieristico è risultato ancora fermo, il traffico dei passeggeri movimentato dai servizi marittimi di linea è stato di quasi 25mila persone (-3,7%). Nel primo semestre del 2021 i porti del Tirreno Centrale hanno movimentato complessivamente 16,5 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +12,6% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 8,5 milioni di tonnellate movimentate dal **porto** di **Napoli** (+9,1%) e 7,4 milioni di tonnellate dal **porto** di Salerno (+13,7%).

inforMARE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto.
 2 agosto 2021

Nel secondo trimestre del 2021 il traffico delle merci nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia è aumentato del +22,4%

Nel primo semestre di quest'anno sono state movimentate 16,5 milioni di tonnellate (+12,6%)

Nel secondo trimestre del 2021 i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che sono amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, hanno movimentato complessivamente oltre 8,5 milioni di tonnellate, con un incremento del +22,4% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, di cui 4,8 milioni di tonnellate allo sbarco (+25,0%) e 3,7 milioni di tonnellate all'imbarco (+19,3%).

Il solo porto di Napoli ha movimentato 4,6 milioni di tonnellate (+26,8%). Nel settore delle merci varie il traffico è stato di 2,9 milioni di tonnellate (+20,7%), di cui 1,7 milioni di tonnellate di merci in container (+8,5%) e 1,2 milioni di tonnellate di rotabili (+43,1%). Rilevante anche il rialzo dei volumi delle rinfuse liquide che sono ammontate a quasi 1,4 milioni di tonnellate (+44,4%), di cui 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+57,3%), 239mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti e compressi o gas naturale (+47,3%) e 59mila tonnellate di altri carichi liquidi (-43,6%). Le rinfuse solide sono risultate pari a 316mila tonnellate (+18,4%), di cui 147mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro e metalli non ferrosi (+57,7%), 84mila tonnellate di cereali (+23,5%) e 84mila tonnellate di altre rinfuse solide (-14,1%). Nel settore dei passeggeri, il traffico dei crocieristi è stato di 32mila persone, traffico che nel periodo aprile-giugno dello scorso anno si era azzerato a causa della crisi sanitaria del Covid-19, mentre il traffico dei passeggeri di linea è stato di 854mila persone (+133,5%).

Nel porto di Salerno sono state movimentate complessivamente più di 3,7 milioni di tonnellate di carichi (+15,9%). Le merci varie si sono attestate a 3,6 milioni di tonnellate (+12,9%), incluse 2,3 milioni di tonnellate di rotabili (+13,0%) e 1,3 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+12,7%). Le rinfuse solide sono state pari a 138mila tonnellate (+270,0%). Se nel secondo trimestre di quest'anno il traffico crocieristico è risultato ancora fermo, il traffico dei passeggeri movimentato dai servizi marittimi di linea è stato di quasi 25mila persone (-3,7%).

Nel primo semestre del 2021 i porti del Tirreno Centrale hanno movimentato complessivamente 16,5 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +12,6% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 8,5 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Napoli (+9,1%) e 7,4 milioni di tonnellate dal porto di Salerno (+13,7%).

Leggi in italiano su Parlamento.it

Cerca il tuo address:

Data di arrivo: Data di partenza:

DOMENICO DE ROSA, CEO DEL GRUPPO SMET, SUI FONDI DEL PNRR DESTINATI AI PORTI CAMPANI

"Bene gli investimenti sugli scali portuali, ma non dimentichiamo che l' ammodernamento della rete infrastrutturale è la vera priorità del paese" Roma, 2 agosto 2021 - "Apprendiamo con soddisfazione che il Pnrr stanZIA 380 milioni di euro da destinare ai porti di **Napoli** e Salerno. L' obiettivo strategico è quello di migliorare la qualità dei servizi portuali: siamo certi che il finanziamento delle opere già in corso darà un forte impulso al trasporto intermodale, consentendo l' attracco a navi di dimensioni sempre maggiori, quali le nuove unità da 500 trailer del Gruppo Grimaldi". A commentare la notizia che riguarda i porti campani è Domenico De Rosa, CEO del Gruppo SMET , l' operatore logistico intermodale leader a livello europeo, e Presidente della Commissione Autostrade del Mare di ALIS , l' Associazione Logistica dell' Intermodalità Sostenibile presieduta da Guido Grimaldi. Tra le opere più urgenti individuate dal Pnrr ci sono il prolungamento della diga foranea a **Napoli**, i dragaggi a Salerno e l' elettrificazione delle banchine in entrambi i porti. Ma Domenico De Rosa guarda oltre e richiama l' attenzione sullo stato di degrado in cui versano le infrastrutture italiane. "Un porto efficiente deve essere collegato al resto del paese da una rete infrastrutturale moderna e altrettanto efficiente - commenta il CEO di SMET - L' attuale situazione delle autostrade italiane è sotto gli occhi di tutti: ad oggi in Italia non abbiamo neanche un tratto autostradale libero da lavori e cantieri fantasma, con gravi limitazioni per la circolazione delle persone e delle merci. Non dobbiamo dimenticare che l' ammodernamento delle infrastrutture è la vera priorità del paese". E a questo proposito conclude: "Auspichiamo la sospensione immediata del pedaggio autostradale, fino a quando la libera circolazione di persone e merci sarà complicata dalla costante presenza dei cantieri. Sarebbe un gesto di grande responsabilità da parte dei gestori".



Informazioni Marittime

Napoli

Pnrr, De Rosa (Smet): diga foranea a Napoli e dragaggi a Salerno

Le priorità marittime della Campania secondo l' amministratore delegato del gruppo logistico campano, che auspica la fine dei cantieri autostradali

«Apprendiamo con soddisfazione che il Pnrr stanZIA 380 milioni di euro da destinare ai porti di **Napoli** e Salerno. L' obiettivo strategico è quello di migliorare la qualità dei servizi portuali: siamo certi che il finanziamento delle opere già in corso darà un forte impulso al trasporto intermodale, consentendo l' attracco a navi di dimensioni sempre maggiori, quali le nuove unità da 500 trailer del Gruppo Grimaldi». Così Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet, commenta le ultime risorse governativo-europee stanziate per il sistema marittimo campano . De Rosa, operatore logistico intermodale con base a Salerno e presidente della Commissione Autostrade del Mare di Alis, elenca le opere più importanti da fare. A **Napoli**, il prolungamento della diga foranea a **Napoli**, a Salerno i dragaggi e l' elettrificazione delle banchine in entrambi i porti. In realtà, a monte, ci sarebbe da riquilibrare in generale le infrastrutture. Secondo De Rosa «un porto efficiente deve essere collegato al resto del paese da una rete infrastrutturale moderna e altrettanto efficiente attuale situazione delle autostrade italiane è sotto gli occhi di tutti: ad oggi in Italia non abbiamo neanche un tratto autostradale libero da lavori e cantieri fantasma, con gravi limitazioni per la circolazione delle persone e delle merci. Non dobbiamo dimenticare che l' ammodernamento delle infrastrutture è la vera priorità del paese. Auspichiamo - conclude - la sospensione immediata del pedaggio autostradale, fino a quando la libera circolazione di persone e merci sarà complicata dalla costante presenza dei cantieri. Sarebbe un gesto di grande responsabilità da parte dei gestori».



Informazioni Marittime

Napoli

Crociere a Napoli, arriva l' ammiraglia Msc Seashore

Il 9 agosto partenza inaugurale per un totale di 13 scali fino a ottobre. La compagnia: "Grandi ricadute economiche"

Partirà il 9 agosto, da **Napoli**, l' ultima ammiraglia di Msc Crociere, Msc Seashore , per la crociera di debutto. La più grande nave della compagnia, 19esima della flotta, salperà dallo scalo partenopeo per una stagione inaugurale col classico itinerario delle "sei perle". 13 scali a **Napoli**, fino alla fine di ottobre. «Msc Seashore genererà una cospicua ricaduta sull' economia locale, in termini diretti e di indotto, e abbatte notevolmente emissioni dannose per l' ambiente per un minor impatto ambientale sulla città», scrive la compagnia in una nota. L' investimento per la sua costruzione ha generato una ricaduta sull' economia italiana di quasi 5 miliardi, calcola la compagnia, e ha richiesto nel corso degli ultimi due anni l' impiego di 4,300 maestranze. I numeri, i dettagli della nave e la ricaduta che Msc genera nel **porto** di **Napoli** e in generale in Campania saranno illustrati dal managing director di Msc Crociere, Leonardo Massa, nel corso di un incontro con la stampa che si svolgerà a bordo nave lunedì prossimo, 9 agosto. - credito immagine in alto.



Pnrr: fondi per i porti campani

Redazione

ROMA 380 milioni del Pnrr verranno destinati ai porti campani di Napoli e Salerno, una notizia molto apprezzata dal settore, come conferma Domenico De Rosa, ceo del Gruppo Smet, operatore logistico intermodale e presidente della Commissione Autostrade del Mare di Alis. L'obiettivo strategico è quello di migliorare la qualità dei servizi portuali: siamo certi che il finanziamento delle opere già in corso darà un forte impulso al trasporto intermodale, consentendo l'attracco a navi di dimensioni sempre maggiori, quali le nuove unità da 500 trailer del Gruppo Grimaldi. Il Pnrr indica tra le opere più urgenti per i porti campani il prolungamento della diga foranea a Napoli, i dragaggi a Salerno e l'elettificazione delle banchine in entrambi i porti. Domenico De Rosa guarda oltre e richiama l'attenzione sullo stato di degrado in cui versano le infrastrutture italiane: Un porto efficiente deve essere collegato al resto del paese da una rete infrastrutturale moderna e altrettanto efficiente. L'attuale situazione delle autostrade italiane è sotto gli occhi di tutti: ad oggi in Italia non abbiamo neanche un tratto autostradale libero da lavori e cantieri fantasma, con gravi limitazioni per la circolazione delle persone e delle merci.

Non dobbiamo dimenticare che l'ammodernamento delle infrastrutture è la vera priorità del paese. Auspichiamo la sospensione immediata del pedaggio autostradale, fino a quando la libera circolazione di persone e merci sarà complicata dalla costante presenza dei cantieri. Sarebbe un gesto di grande responsabilità da parte dei gestori.



Salerno Container Terminal ha presentato il progetto per elettrificare banchine e piazzali ad emissioni zero

SALERNO Salerno Container Terminal (SCT) ha presentato il progetto esecutivo per l'elettificazione a proprie spese di banchine e piazzali con l'obiettivo del terminal ad emissioni zero. Proseguono così gli investimenti di SCT per porsi in linea con il livello qualitativo dei servizi offerti dai maggiori scali del mondo e per rispondere alle aspettative degli armatori che valutano le performances operative, a prescindere dalla dimensione dello scalo. E', ormai, imminente la prospettiva per il porto di Salerno di potere trarre pieno vantaggio dalla lunghezza delle banchine al servizio del traffico contenitori, con due accosti da 380 m di lunghezza ciascuno, oltre ad uno da 140 m. Completato il dragaggio, che ha portato i fondali prossimi ai 15 metri di profondità, nei mesi dopo l'estate è prevista l'ultimazione dei lavori di allargamento della imboccatura, per consentire l'ingresso a navi di circa 350 metri di lunghezza, in grado di trasportare 13/15.000 teu. Di fronte a questo nuovo e competitivo contesto, Salerno Container Terminal, dopo un primo round di nuovi investimenti pari circa trenta milioni di euro completati lo scorso anno, si è incamminata in una nuova fase di programmazione che

prevede dieci milioni di fondi propri da impiegare in tempi brevissimi. E' stato nei giorni scorsi sottoscritto con la finlandese Konecranes il contratto per la fornitura, entro fine 2021, di sei nuovi semoventi di piazzale (reach stackers), capaci di sollevare 45 tonnellate ed accatastare contenitori fino alla sesta altezza. E' in fase avanzata la trattativa con la società tedesca Liebherr, fornitrice di tutte le maxi gru di Sct, per l'acquisto di un nuovo carroponete di banchina, dedicato ai traffici import, capace di stoccare dieci file di contenitori in lunghezza e sei in altezza. Nel mese di Gennaio 2022 saranno installati i gate automatici, che consentiranno di ottimizzare la gestione dei camion in ingresso al terminal, con una drastica riduzione dei tempi di attesa e la possibilità di tracciare il posizionamento del contenitore trasportato in tempo reale. Entro fine anno sarà inaugurato il nuovo (PCF) Posto di Controllo Frontaliero, interamente realizzato da Sct in conformità alle prescrizioni della Ue, in materia di controlli sanitari ufficiali sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione, con celle frigo, aree di ispezione, postazioni di controllo. Sarà il punto dedicato agli enti preposti (Uffici del Veterinario, dei servizi di fitopatologia, della Sanità Marittima a cura del Ministero della Salute e della Dogana di Salerno), al fine di rendere il porto ancora più efficace e tempestivo nell'attività di verifica della relativa e specifica merce. Certamente però il progetto più ambizioso, pianificato già un anno fa, riguarda un percorso di vera transizione ecologica ed ambientale, che vede Salerno Container Terminal impegnata a realizzare, entro cinque anni, il primo terminal ad emissioni zero. È stato, infatti, consegnato all'Autorità di Sistema portuale il progetto esecutivo di completa elettrificazione di banchine e piazzali, da realizzare interamente con spese a carico di Salerno Container Terminal, per abbandonare l'impiego di gru, mezzi meccanici, di sollevamento, di movimentazione e di trasporto interno, mossi da motori a combustione interna, per passare integralmente a mezzi a motricità elettrica. L'impianto 10.000 kilowatt è composto da una grande cabina elettrica di trasformazione (6,6x2,5 mt); 11 sottocabine (4x2,5 mt); 10 trasformatori; circa otto chilometri di cavidotti ed oltre dieci chilometri di cavi elettrici, in grado di assicurare l'alimentazione elettrica lungo tutte le banchine ed i piazzali del terminal. Sul fronte operativo, per decongestionare ulteriormente gli spazi e le attività portuali, si è deciso di ampliare a 50.000 metri quadrati le aree retroportuali di Salerno Container Terminal, attualmente collocate a Castel San Giorgio. Ed infine, per promuovere i

Salerno Container Terminal ha presentato il progetto per elettrificare banchine e piazzali ad emissioni zero

Salerno Container Terminal (SCT) ha presentato il progetto esecutivo per l'elettificazione a proprie spese di banchine e piazzali con l'obiettivo del terminal ad emissioni zero. Proseguono così gli investimenti di SCT per porsi in linea con il livello qualitativo dei servizi offerti dai maggiori scali del mondo e per rispondere alle aspettative degli armatori che valutano le performances operative, a prescindere dalla dimensione dello scalo. E', ormai, imminente la prospettiva per il porto di Salerno di potere trarre pieno vantaggio dalla lunghezza delle banchine al servizio del traffico contenitori, con due accosti da 380 m di lunghezza ciascuno, oltre ad uno da 140 m. Completato il dragaggio, che ha portato i fondali prossimi ai 15 metri di profondità, nei mesi dopo l'estate è prevista l'ultimazione dei lavori di allargamento della imboccatura, per consentire l'ingresso a navi di circa 350 metri di lunghezza, in grado di trasportare 13/15.000 teu. Di fronte a questo nuovo e competitivo contesto, Salerno Container Terminal, dopo un primo round di nuovi investimenti pari circa trenta milioni di euro completati lo scorso anno, si è incamminata in una nuova fase di programmazione che prevede dieci milioni di fondi propri da impiegare in tempi brevissimi. E' stato nei giorni scorsi sottoscritto con la finlandese Konecranes il contratto per la fornitura, entro fine 2021, di sei nuovi semoventi di piazzale (reach stackers), capaci di sollevare 45 tonnellate ed accatastare contenitori fino alla sesta altezza. E' in fase avanzata la trattativa con la società tedesca Liebherr, fornitrice di tutte le maxi gru di Sct, per l'acquisto di un nuovo carroponete di banchina, dedicato ai traffici import, capace di stoccare dieci file di contenitori in lunghezza e sei in altezza. Nel mese di Gennaio 2022 saranno installati i gate automatici, che consentiranno di ottimizzare la gestione dei camion in ingresso al terminal, con una drastica riduzione dei tempi di attesa e la possibilità di tracciare il posizionamento del contenitore trasportato in tempo reale. Entro fine anno sarà inaugurato il nuovo (PCF) Posto di Controllo Frontaliero, interamente realizzato da Sct in conformità alle prescrizioni della Ue, in materia di controlli sanitari ufficiali sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione, con celle frigo, aree di ispezione, postazioni di controllo. Sarà il punto dedicato agli enti preposti (Uffici del Veterinario, dei servizi di fitopatologia, della Sanità Marittima a cura del Ministero della Salute e della Dogana di Salerno), al fine di rendere il porto ancora più efficace e tempestivo nell'attività di verifica della relativa e specifica merce. Certamente però il progetto più ambizioso, pianificato già un anno fa, riguarda un percorso di vera transizione ecologica ed ambientale, che vede Salerno Container Terminal impegnata a realizzare, entro cinque anni, il primo terminal ad emissioni zero. È stato, infatti, consegnato all'Autorità di Sistema portuale il progetto esecutivo di completa elettrificazione di banchine e piazzali, da realizzare interamente con spese a carico di Salerno Container Terminal, per abbandonare l'impiego di gru, mezzi meccanici, di sollevamento, di movimentazione e di trasporto interno, mossi da motori a combustione interna, per passare integralmente a mezzi a motricità elettrica. L'impianto 10.000 kilowatt è composto da una grande cabina elettrica di trasformazione (6,6x2,5 mt); 11 sottocabine (4x2,5 mt); 10 trasformatori; circa otto chilometri di cavidotti ed oltre dieci chilometri di cavi elettrici, in grado di assicurare l'alimentazione elettrica lungo tutte le banchine ed i piazzali del terminal. Sul fronte operativo, per decongestionare ulteriormente gli spazi e le attività portuali, si è deciso di ampliare a 50.000 metri quadrati le aree retroportuali di Salerno Container Terminal, attualmente collocate a Castel San Giorgio. Ed infine, per promuovere i

GLENHALLEN SHIPPING Ltd Malta

Partenze regolari ogni 8 giorni da Genova, 15 gg da Salerno e Civitavecchia, 20 gg da Venezia, 20 gg da Marsiglia, 30 gg da Sgauria.

Call: **Robb VIVIAN**
di Genova e Salerno
per Roma, Milano
per informazioni e costi:
Luisiano Locantore - Tel. +39033230089
Rosalinda Devisi - Tel. +39033230084
e-mail: glenhallen@glenhallen.com

percorsi di crescita, Salerno Container Terminal aprirà una propria sede di rappresentanza commerciale a Genova, così da essere direttamente presente nel centro della Shipping



Messaggero Marittimo Mensile

Salerno

Community italiana e mediterranea. Questi sono gli obiettivi fondamentali che Salerno Container Terminal sottolinea il presidente Agostino Gallozzi ha avviato nel breve e medio periodo. Il percorso di transizione ecologica resta il riferimento centrale per continuare a rimanere competitivi nel circuito globale, coniugando la crescita delle attività economiche con la sostenibilità ambientale e la qualità della vita per le popolazioni che non solo a Salerno, ma a livello mondiale abitano in prossimità dei porti. Riteniamo che, assieme a quella della innovazione tecnologica, sia questa la sfida che determinerà la nostra presenza negli assetti più avanzati dello shipping mondiale.

Via libera alle infrastrutture nel porto di Brindisi banchina e colmata tra Petrolchimico e Costa Morena

BRINDISI Via libera ai lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrochimico e Costa Morena Est, arriva il Decreto di compatibilità ambientale sottoscritto da MTE e MIC. Nella sede di Brindisi dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, si è tenuta, una conferenza stampa nel corso della quale il presidente Ugo Patroni Griffi ha illustrato alla stampa il progetto vasca di colmata, a seguito dell'esito positivo della procedura di V.I.A.. Dopo un'articolata istruttoria, durata oltre tre anni e mezzo, lo scorso 21 Giugno, infatti, con Decreto di compatibilità ambientale n. 254, il Ministero della Transizione Ecologica (MTE), di concerto con il Ministero della Cultura (MIC), ha finalmente licenziato il progetto dei lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento. Si tratta di una svolta fondamentale per il porto di Brindisi che consentirà all'Ente di procedere spedatamente con il dragaggio del porto. L'obiettivo è quello di avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8.0 mt (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito SIN (sito di interesse nazionale caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come dannose dallo Stato italiano, laddove sia confermata la presunta contaminazione), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, sia dal punto finanziario che ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata. Il procedimento, avviato nel Novembre 2018, ha risentito di una sospensione, richiesta dall'AdSP MAM a Luglio 2019 e concessa dall'ufficio competente del Ministero dell'Ambiente (oggi MTE) il successivo Novembre per effettuare una attualizzazione della caratterizzazione dei fondali interessati dall'intervento infrastrutturale e richiesti per acquisire ulteriori elementi sulla loro qualità. Non abbiamo mai perso un minuto di tempo, non abbiamo mai lesinato energie e sforzi, abbiamo sempre lavorato a testa bassa per dare a Brindisi questa opportunità commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi-, perché lo sviluppo del porto passa inevitabilmente dall'approfondimento dei fondali. Il mercato internazionale punta sempre più sul gigantismo navale, in conseguenza delle sensibili economie di scala riguardanti sia il costo di costruzione che quello di gestione; per essere competitivi e appetibili, quindi, dobbiamo assolutamente adeguarci e non restare indietro, offrendo pescaggi e infrastrutturazione adeguati. Il prossimo obiettivo sarà la realizzazione degli accosti di Sant'Apollinare. Vasca di colmata e dragaggi, cono di atterraggio, nuovi accosti: i tre pilastri su cui si fonda il porto del futuro. Ho seguito personalmente il progetto di ambientalizzazione di una infrastruttura strategica dimostrando che l'utile può essere anche bello, anzi come in questo caso, bellissimo. Il nuovo layout, quindi, denominato Progetto 2020, ha ottenuto il provvedimento di compatibilità ambientale che fa da volano per il futuro sviluppo del porto di Brindisi. Il quadro economico prevede l'impiego di 60 milioni di euro rivenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Ottenuta, dunque, la compatibilità ambientale dell'opera, il prossimo passaggio procedurale la conferenza dei servizi per l'ottenimento dell'autorizzazione unica ZES. Nel corso della conferenza stampa, il Presidente ha,



Via libera alle infrastrutture nel porto di Brindisi banchina e colmata tra Petrolchimico e Costa Morena

BRINDISI - Via libera ai lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrochimico e Costa Morena Est, arriva il Decreto di compatibilità ambientale sottoscritto da MTE e MIC. Nella sede di Brindisi dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, si è tenuta, una conferenza stampa nel corso della quale il presidente Ugo Patroni Griffi ha illustrato alla stampa il progetto vasca di colmata, a seguito dell'esito positivo della procedura di V.I.A..

Si tratta di una svolta fondamentale per il porto di Brindisi che consentirà all'Ente di procedere spedatamente con il dragaggio del porto. L'obiettivo è quello di avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8.0 mt (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena.

In un sito SIN (sito di interesse nazionale caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come dannose dallo Stato italiano, laddove sia confermata la presunta contaminazione), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, sia dal punto finanziario che ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata.

Il procedimento, avviato nel Novembre 2018, ha risentito di una sospensione, richiesta dall'AdSP MAM a Luglio 2019 e concessa dall'ufficio competente del Ministero dell'Ambiente (oggi MTE) il successivo Novembre per effettuare una attualizzazione della caratterizzazione dei fondali interessati dall'intervento infrastrutturale e richiesti per acquisire ulteriori elementi sulla loro qualità.

Non abbiamo mai perso un minuto di tempo, non abbiamo mai lesinato energie e sforzi, abbiamo sempre lavorato a testa bassa per dare a Brindisi questa opportunità commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi-, perché lo sviluppo del porto passa inevitabilmente dall'approfondimento dei fondali.

Il mercato internazionale punta sempre più sul gigantismo navale, in conseguenza delle sensibili economie di scala riguardanti sia il costo di costruzione che quello di gestione; per essere competitivi e appetibili, quindi, dobbiamo assolutamente adeguarci e non restare indietro, offrendo pescaggi e infrastrutturazione adeguati.

Il prossimo obiettivo sarà la realizzazione degli accosti di Sant'Apollinare. Vasca di colmata e dragaggi, cono di atterraggio, nuovi accosti: i tre pilastri su cui si fonda il porto del futuro. Ho seguito personalmente il progetto di ambientalizzazione di una infrastruttura strategica dimostrando che l'utile può essere anche bello, anzi come in questo caso, bellissimo.

Il nuovo layout, quindi, denominato Progetto 2020, ha ottenuto il provvedimento di compatibilità ambientale che fa da volano per il futuro sviluppo del porto di Brindisi. Il quadro economico prevede l'impiego di 60 milioni di euro rivenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Ottenuta, dunque, la compatibilità ambientale dell'opera, il prossimo passaggio procedurale la conferenza dei servizi per l'ottenimento dell'autorizzazione unica ZES. Nel corso della conferenza stampa, il Presidente ha,



Ugo Patroni Griffi

MARFRET
Compagnia Marittima ITALIANA
LINEA CONTINUA ANZICA
Londra - Genova - Barcellona - Marsiglia - Nizza - Livorno - Roma - Brindisi - Bari - Ancona - Trieste
Londra - Genova - Barcellona - Marsiglia - Nizza - Livorno - Roma - Brindisi - Bari - Ancona - Trieste
Londra - Genova - Barcellona - Marsiglia - Nizza - Livorno - Roma - Brindisi - Bari - Ancona - Trieste
Londra - Genova - Barcellona - Marsiglia - Nizza - Livorno - Roma - Brindisi - Bari - Ancona - Trieste

inoltre, parlato dello stato di avanzamento procedurale del progetto di Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest Realizzazione di un pontile con Briccole. Anche in questo caso, l'Ente portuale sta lavorando speditamente per avviare



Messaggero Marittimo Mensile

Brindisi

i lavori di un progetto fondamentale, finalizzato a garantire la sicurezza nelle operazioni di ormeggio, specie in condizioni metereologiche avverse. Dopo un lungo ed elaborato decorso procedimentale, avviato nel 2019, infatti, si è conclusa positivamente nell'Aprile scorso la conferenza di servizi asincrona, relativa all'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

Informare

Taranto

Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è cresciuto del +23,5%

Nel primo semestre del 2021 l' incremento è stato del +15,4% Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel **porto** di **Taranto** è aumentato del +23,5% essendo ammontato ad oltre 3,9 milioni di tonnellate rispetto a 3,2 milioni di tonnellate nel secondo trimestre del 2020 quando era stato registrato un calo del -47,4% rispetto al corrispondente periodo del 2019. L' incremento è stato generato dalla crescita dei volumi movimentati in ogni segmento merceologico a partire da quelli delle rinfuse solide, dove il totale è stato di 2,0 milioni di tonnellate (+21,1%), e delle rinfuse liquide, attestatesi a 1,1 milioni di tonnellate (+17,4%). In rialzo anche le merci convenzionali con 817mila tonnellate (+38,3%) così come le merci containerizzate, settore nel quale sono state movimentate 10mila tonnellate e che è stato riattivato a luglio 2020 con l' arrivo della prima portacontainer al Molo Polisettoriale dello scalo pugliese la cui gestione è stata assegnata alla turca Yilport (del 20 novembre 2018). Nell' intero primo semestre del 2021 il traffico complessivo è stato di 8,5 milioni di tonnellate, con una crescita del +15,4% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 4,8 milioni di tonnellate allo sbarco (+28,8%) e 3,7 milioni di tonnellate all' imbarco (+1,6%). Il totale delle rinfuse solide è stato di 4,6 milioni di tonnellate (+11,6%) e quello delle rinfuse liquide di quasi 2,2 milioni di tonnellate (+26,7%). Le merci convenzionali sono ammontate a 1,7 milioni di tonnellate (+10,7%) e le merci in container a 31mila tonnellate.

inferMARE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mar Mediterraneo
 2 agosto 2021

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è cresciuto del +23,5%

Nel primo semestre del 2021 l'incremento è stato del +15,4%

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è aumentato del +23,5% essendo ammontato ad oltre 3,9 milioni di tonnellate rispetto a 3,2 milioni di tonnellate nel secondo trimestre del 2020 quando era stato registrato un calo del -47,4% rispetto al corrispondente periodo del 2019. L'incremento è stato generato dalla crescita dei volumi movimentati in ogni segmento merceologico a partire da quelli delle rinfuse solide, dove il totale è stato di 2,0 milioni di tonnellate (+21,1%), e delle rinfuse liquide, attestatesi a 1,1 milioni di tonnellate (+17,4%). In rialzo anche le merci convenzionali con 817mila tonnellate (+38,3%) così come le merci containerizzate, settore nel quale sono state movimentate 10mila tonnellate e che è stato riattivato a luglio 2020 con l'arrivo della prima portacontainer al Molo Polisettoriale dello scalo pugliese la cui gestione è stata assegnata alla turca Yilport (del 20 novembre 2018).

Nell'intero primo semestre del 2021 il traffico complessivo è stato di 8,5 milioni di tonnellate, con una crescita del +15,4% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 4,8 milioni di tonnellate allo sbarco (+28,8%) e 3,7 milioni di tonnellate all'imbarco (+1,6%). Il totale delle rinfuse solide è stato di 4,6 milioni di tonnellate (+11,6%) e quello delle rinfuse liquide di quasi 2,2 milioni di tonnellate (+26,7%). Le merci convenzionali sono ammontate a 1,7 milioni di tonnellate (+10,7%) e le merci in container a 31mila tonnellate.

WEB

Leggi le notizie su **terminali Accolbit Reader** - Scaricali al servizio gratuito.

Colore il tuo allegato	Data di arrivo	Data di partenza
Indirizzo	02/08/21	03/08/21
Altra destinazione	3003	3001

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Dodici nuove straddle carrier per Medcenter Container Terminal

Sono state ordinate alla Kalmar Medcenter Container Terminal (MCT), la società della Terminal Investment Ltd. (gruppo MSC) che gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro, ha ordinato alla Kalmar la fornitura di 12 nuove gru a cavaliere diesel-elettriche che saranno prese in consegna entro il primo trimestre del prossimo anno.

The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'informMARE' and the tagline 'Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto'. Below the navigation bar, the main content area displays the title of the article: 'Dodici nuove straddle carrier per Medcenter Container Terminal'. The article text is partially visible, mentioning the order of 12 new diesel-electric straddle carriers for the Medcenter Container Terminal (MCT) at Gioia Tauro port. There is also a 'WEB' section with a link to read the news in Acrobat Reader format. At the bottom of the screenshot, there is a search bar for hotels and a footer with contact information for informMARE.

Informatore Navale

Cagliari

AdSP del Mare di Sardegna Massimo Deiana inaugura il 'Parco del Nervi'

L'intero compendio, completamente riqualificato, apre al pubblico dopo decenni di abbandono Un'area verde attrezzata sul lungomare, con percorsi pedonali, ciclabili e naturalistici che racchiude un esempio unico di archeologia industriale dell'area portuale di Cagliari. Con il taglio del nastro di oggi pomeriggio, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, insieme al Sindaco Paolo Truzzu, ha inaugurato il nuovo parco che circonda il Capannone Nervi. Un'opera di radicale riqualificazione, quella alla quale è stato sottoposto l'intero compendio di due ettari realizzato negli anni 50, su progetto attribuito all'ingegnere Pierluigi Nervi, per lo stoccaggio del sale. Diversi gli interventi realizzati, per un importo complessivo di poco superiore a 5 milioni di euro: il consolidamento statico dell'ex deposito e della banchina che si affaccia sul primo tratto del canale San Bartolomeo (commissionati all'impresa di Costruzioni Mentucci Aldo di Senigallia), il recupero del corpo scala e della struttura in ferro del carro ponte (Impresa Imprendo Italia di Roma), la manutenzione della gru (Impresa Nuova Icom di Assemini), la realizzazione della passeggiata lungo banchina e di parte delle opere a verde (Impresa Aurelio Porcu di Cagliari), dei sottoservizi (Impresa Diva Srl di Caltanissetta) e la riqualificazione ambientale ed urbana dell'intera area circostante (Consorzio Stabile Marr di Napoli) con il completamento del verde, la piantumazione di specie autoctone e manto erboso, la creazione di percorsi ciclo-pedonali, l'installazione dell'impianto di illuminazione ed il posizionamento di opere di arredo urbano. Una complessa trasformazione che, oltre a rendere fruibile un'area abbandonata fin dalla sua dismissione a metà degli anni 80, impreziosisce il già riqualificato tratto di lungomare cagliaritano con nuovi spazi per il tempo libero, lo sport e, non ultimo, per percorsi naturalistici e didattici che, dalla banchina appena risistemata - che diventerà un nuovo punto di approdo per piccole imbarcazioni a impatto zero attraversano tutto il canale San Bartolomeo (del quale, la prossima settimana, inizieranno i lavori di approfondimento) fino alle saline di Molentargius. 'Dopo decenni di abbandono, un intenso lavoro da parte del nostro ufficio tecnico e consistenti interventi di radicale riqualificazione e recupero dell'intero compendio, restituiamo alla libera fruizione un bene di altissimo valore storico, culturale e paesaggistico - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il Parco del Nervi, esempio unico di archeologia industriale dell'area portuale cagliaritano, diventerà un nuovo riferimento per il tempo libero, per lo sport, per la cultura, ma anche punto di partenza per le escursioni alla scoperta, attraverso il canale navigabile San Bartolomeo, dell'oasi naturalistica di Molentargius, della storia delle saline e delle attività industriali e commerciali connesse. Un gioiello dall'elevato valore storico ed ambientale, per la cui tutela e cura abbiamo previsto appositi servizi di pulizia, manutenzione del verde, videosorveglianza e vigilanza 24 ore su 24' Primo passo, quello odierno, che apre la strada ad una più ampia complessa strategia di valorizzazione dell'intero plesso industriale. 'L'obiettivo dell'AdSP, di concerto con il Comune di Cagliari, è quello di definire delle condizioni di utilizzo future della struttura e di tutta l'area circostante, affidando ad una gara internazionale l'individuazione di un gestore - continua Deiana - Nel frattempo, con il via libera del Comitato di Gestione del 28 luglio scorso, indiremo a breve una procedura ad evidenza pubblica per l'assentimento in concessione di una struttura ubicata all'interno del parco da adibire a punto di ristoro. Un'importante attività commerciale che riporta nuova vitalità sociale ed imprenditoriale ad un'area per troppo tempo abbandonata e alla quale, oggi, restituiamo il giusto valore'.



Msc e Costa insieme per rilanciare le crociere in quattro posti della Sicilia

Sarà la West Sicily Gate, che ha ottenuto dall' Autorità di Sistema una concessione di trent' anni, a realizzare e a gestire i terminal crociere di quattro porti della Sicilia, Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. La società di progetto costituita da Msc Crociere e Costa Crociere avrà a Palermo in uso esclusivo la banchina Crispi, []

Ufficio stampa

Sarà la West Sicily Gate, che ha ottenuto dall' Autorità di Sistema una concessione di trent' anni, a realizzare e a gestire i terminal crociere di quattro porti della Sicilia, Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. La società di progetto costituita da Msc Crociere e Costa Crociere avrà a Palermo in uso esclusivo la banchina Crispi, il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo, le aree adiacenti e le pertinenze appartenenti al demanio marittimo, a Trapani in uso non esclusivo la banchina Garibaldi e i locali della stazione marittima fino a quando non verrà realizzato dalla AdSP il molo a T destinato all' accosto esclusivo da parte della società concessionaria, a Termini Imerese, in uso non esclusivo, la banchina Veniero e infine nel porto di Porto Empedocle, in uso non esclusivo, la banchina Todaro. Alla conclusione di un iter iniziato nel 2019 hanno presenziato **Pasqualino Monti**, presidente AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Beniamino Maltese, consigliere del CdA West Sicily Gate, Executive Vice President di Costa Crociere, Luigi Merlo, Consigliere del CdA West Sicily Gate e responsabile Relazioni istituzionali Gruppo MSC. La Sicilia è ritenuta strategica per le crociere e in particolare a Palermo il nuovo terminal - assicura Pierfrancesco Vago, Executive Chairman MSC Cruises, favorirà un notevole incremento dei turisti. E con questa nuova iniziativa, Palermo e gli scali collegati come Trapani e Porto Empedocle, sono destinati a diventare uno degli hub principali di MSC in Mediterraneo, anche in vista delle nuove navi del segmento crociere di lusso - con il brand Explora Journeys , creato per la nuova e più esigente generazione di viaggiatori. Per quanto riguarda Costa, nel 2022 abbiamo già in programma a Palermo circa 90 scali, con le navi più innovative della nostra flotta. Faremo del nostro meglio per supportare la nuova società West Sicily Gate, con l' obiettivo di farla diventare la porta di accesso alla Sicilia per il settore crociere'. E Beniamino Maltese, consigliere del CdA West Sicily Gate, Executive Vice President di Costa Crociere, annuncia: nel 2022 abbiamo già in programma a Palermo circa 90 scali, con le navi più innovative della nostra flotta. Faremo del nostro meglio per supportare la nuova società West Sicily Gate per farla diventare la porta di accesso alla Sicilia per il settore crociere'. Per **Pasqualino Monti**, presidente AdSP del Mare di Sicilia occidentale, 'la bontà dell' operazione è dimostrata dalle cifre: nonostante il Covid, dal primo gennaio 2022, avremo numeri in crescita: ben 176 saranno gli attracchi previsti di Costa e Msc su un totale di 226 toccate, comprensive anche delle altre compagnie che si riaffacceranno nel Mediterraneo. L' obiettivo è quello di triplicare il numero dei crocieristi rispetto al 2018, anno in cui abbiamo sfiorato le 600 mila unità, facendo dei nostri scali un mix di modernità nell' erogazione dei servizi ed eccellenza nell' ambito dell' accoglienza. E lavorando affinché la West Sicily Gate possa realizzare gli ambiziosi progetti che si è prefissata e che riguardano non solo l' incremento dei passeggeri ma anche l' impegno perché i nostri porti diventino degli home port , creando quell' ulteriore indotto costituito da passeggeri che raggiungono la città in aereo e che qui trascorrono qualche giorno prima di imbarcarsi per l' inizio della crociera'.



Giovannini: un rapido avvio alle riforme del Pnrr

NAPOLI Subito il Piano per la logistica, accelerazione dei contratti di programma, avvio rapido anche per il pacchetto di riforme del Pnrr e gli investimenti: questi gli elementi più importanti che il ministro Enrico Giovannini ha illustrato al V Forum di Pietrarsa, a Napoli, organizzato da Assoferr, in collaborazione con Confetra e Confrtrasporto - Conf- commercio. Bene a un nuovo Piano logistica e trasporti partecipato, La cura del Ferro è una condizione necessaria ma non più sufficiente. Accanto agli investimenti, il Pnrr chiede riforme. Il primo passo da fare è l'accelerazione dei contratti di programma. Il secondo l'avvio di un nuovo piano nazionale della logistica e dei trasporti, visto che il precedente risale al 2001 e bisogna immaginare questa pianificazione in modo dinamico e flessibile. E questo è possibile solo con il contributo degli operatori del settore e di tutte le parti sociali. Giovannini punta i riflettori anche sulla grande spinta che arriverà dalle nuove tecnologie che sapranno fare la differenza ma anche lì spiega servirà lo sforzo di tutto il Paese e le imprese private avranno un ruolo fondamentale, senza investimenti privati il salto non lo faremo. Il ministro sottolinea infine il ritardo del trasporto merci abbiamo tante difficoltà perché l'intermodalità è un sistema e come tale ha bisogno di tanti elementi, spostare il traffico merci contempla grande investimenti su tutta la catena logistica, è una grande sfida. Andreas Nolte, presidente Assoferr: questa edizione di Pietrarsa arriva in un momento storico di grande importanza, il nostro obiettivo è stato sempre quello di attirare l'attenzione sul mondo della logistica e sulle sue esigenze e causa effetto pandemia, oggi, registriamo come venga riconosciuto il suo ruolo centrale anche dalle istituzioni. E il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è la vera svolta perché per la prima volta assegna un'intera sessione di interventi di pianificazione della logistica, soprattutto allo sviluppo delle infrastrutture. Ivano Russo, direttore generale Confetra: l'Italia movimentata circa 450 milioni di tonnellate di merce l'anno, in import ed export, di cui 6,5 mila legate all'e-commerce: l'1,7%. Nessuno ne nega l'importanza e la crescita, specie nell'ultimo anno, sia chiaro. Ma dovremmo tutti fare uno sforzo per far comprendere all'opinione pubblica che, durante il lockdown, la logistica ha consentito a tutti noi di continuare a trovare i generi di prima necessità nei supermercati, il carburante nelle stazioni di rifornimento, i farmaci nelle farmacie e negli ospedali. Così come, un Paese senza materie prime come il nostro, senza logistica che le importi non potrebbe avere una industria manifatturiera. Né esportare i nostri prodotti semilavorati o finiti nel mondo. Si pensi che ogni anno i porti generano circa 13 miliardi di gettito IVA: praticamente mezza Legge di Stabilità. Questa è la Logistica, oltre al pacchetto con il libro, il CD o un giocattolo. E siamo pronti a sostenere la ripresa, che è forte ed è già in atto, caratterizzandoci sempre più come il sistema circolatorio dell'economia reale. Di tutta l'economia reale: dai consumi al dettaglio



Il Nautilus

Focus

I porti possono essere centri operativi per la decarbonizzazione

Abele Carruezzo

Dal carbone al petrolio è stata l'ultima transizione energetica che lo shipping internazionale ha registrato nella sua storia, durata cinquant'anni. Londra. Molti porti, nel mondo, ormai sono impegnati in progetti per ridurre i rischi ambientali e per soddisfare le ambizioni IMO 2050. Secondo un rapporto dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) nel 2020, il trasporto marittimo produce circa il 2,9% delle emissioni di anidride carbonica prodotte dall'uomo nel mondo. L'ambizione IMO è di ridurre le emissioni di gas in atmosfera prodotte dallo shipping internazionale a non meno del 50% entro il 2050, con un obiettivo allungato di un'altra riduzione del 100% entro la stessa scadenza. L'incertezza che rimane è che tale obiettivo non può essere raggiunto solo con misure di efficienza energetica tutta applicata alle navi, ma è necessaria una transizione energetica dai combustibili fossili. Una ricerca ultima del Lloyd's Register ha dimostrato che per raggiungere l'ambizione dell'IMO, entro il 2030 dovranno essere utilizzate navi a zero emissioni di carbonio in grado di viaggiare in alto mare e su rotte transoceaniche (cioè non solo lungo la costa o su rotte di gran cabotaggio). La ricerca rileva che l'ultima transizione energetica - dal carbone al petrolio - è avvenuta nell'arco di cinquanta anni e il petrolio era più economico, più pulito, abbondante, più denso di energia e sicuro da maneggiare. I futuri combustibili di cui si discute ora - metanolo, idrogeno e ammoniaca - non hanno nessuna di queste caratteristiche. Infatti, la densità energetica di questi nuovi combustibili (importante per lo shipping) è almeno la metà dei combustibili odierni, questo significa che sarà necessario più spazio sulle navi per trasportare il carburante extra e per dedicarlo al relativo bunker. L'analisi LR prevede che questi combustibili saranno anche 2-4 volte più costosi. Un'altra complicazione è che questi combustibili possono provenire da molte fonti diverse, alcune con emissioni del ciclo di vita più impattanti o simili ai combustibili di oggi. Ci sono anche preoccupazioni per la sicurezza sulla natura pericolosa dei combustibili del futuro. L'uso sicuro di questi combustibili è disciplinato dalle normative sul controllo dei pericoli d'incidenti rilevanti (COMAH Control of Major Accident Hazards) a terra. Queste regole definiscono le soglie per le quantità di sostanze pericolose che possono essere immagazzinate. Ciò è di particolare rilevanza per i porti a causa dei limiti per i combustibili pericolosi che possono essere stoccati vicino ai centri abitati e sarà necessario prendere in considerazione il bunkeraggio delle navi nei porti; le guide per il bunker di tali combustibili sono ancora in fase di studio. Nel Regno Unito, ad esempio, sarà necessario un allineamento nel panorama normativo: Health and Safety Executive (HSE) per le autorità di terra, Maritime and Coastguard Agency (MCA) per le Autorità portuali di base e statali. Questo non sarà importante solo per l'Inghilterra, ma si hanno conflitti di norme e regolamenti tra vari enti/ministeri di terra e di mare in un paese e tra paesi e l'Europa. Lo shipping non potrà da solo farsi carico di questa sfida. Con molti settori terrestri che cercano anche di decarbonizzare, i porti possono essere visti come l'interfaccia per soddisfare il fabbisogno della domanda dall'importazione di combustibili e potenzialmente risolvere il problema della domanda e dell'offerta e dei progetti di riduzione dei rischi tra diversi portatori di interessi. I porti hanno il potenziale per essere un fulcro/acceleratore per la transizione a zero emissioni di carbonio del settore marittimo. Questo però è il solito dilemma: se accelerare la decarbonizzazione a terra e poi alle infrastrutture portuali e a mare, oppure il contrario! Le navi avranno bisogno del



NEWS - AMBIENTE - AUTHORITY - COMMERCIALE - CULTURA - EVENTI - NAUTICA - PORTI - SPORT - TRASPORTI - TURISMO

I porti possono essere centri operativi per la decarbonizzazione

di Abele Carruezzo - 2 agosto 2021



carburante, quindi i porti dovranno rifornirlo; ma se i porti utilizzano il carburante per altri scopi, l'infrastruttura portuale cambia la sua funzione operativa attorno a quel carburante in grado di rifornire le navi. Questo è il motivo per cui la collaborazione intersettoriale



Il Nautilus

Focus

sarà così importante per unire i puntini tra le industrie, cioè efficientare le filiere. Se un porto importa idrogeno per altri scopi, allora dovrebbe pensare a come può essere utilizzato per i propri scopi, ad esempio per alimentare gru, carrelli merci e per navigazione locale/portuale, come rimorchiatori, pilotine e altro traffico locale, sotto il controllo stesso dell' Autorità Marittima del porto. È probabile che ciò sia guidato da una politica con un obiettivo locale o nazionale nel raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Il porto può quindi cercare di ampliare tale obiettivo per supportare l' industria della navigazione d' altura. Una volta che più di un porto supporta l' infrastruttura e c' è commercio tra questi porti, allora quel commercio può iniziare a passare attraverso una transizione energetica. È fondamentale vedere come si sviluppa un tale obiettivo nel prossimo decennio. Di recente, il porto di Cromarty ha annunciato di collaborare con l' industria del whisky per sviluppare un hub d' idrogeno verde, che produce idrogeno da parchi eolici offshore e onshore. Si tratta di un investimento significativo che può essere distribuito tra più parti interessate, riducendo così i rischi del progetto e riducendo le emissioni di gas serra. Alcuni altri esempi sono il porto di Anversa che forma un consorzio con DEME, Engie, Exmar, Fluxys, il porto di Zeebrugge e WaterstofNet (società specializzate in ingegneria ambientale marittima) per stabilire una catena del valore dell' importazione d' idrogeno completamente rinnovabile entro il 2030. Il porto di Amburgo ha annunciato che sta lavorando con Vattenfall, Shell, Mitsubishi Heavy Industries e Warme Hamburg per sviluppare un elettrolizzatore da 100 MW per produrre idrogeno verde. Il prossimo passo è guardare al commercio marittimo tra questi porti per creare 'corridoi verdi'. Questi esempi sono nella giusta 'transizione' e sono esattamente le tipologie di collaborazioni che l' industria richiede, e dimostrano come più parti interessate possono creare una preziosa catena dell' idrogeno.

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DECRETO 22 giugno 2021 Adozione delle tariffe per le ispezioni svolte dal Corpo della capitanerie di porto.

Publicato nella [GU Serie Generale n.178 del 27-07-2021](#)

EUROPA

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Piano di attuazione pluriennale per il sistema di interfaccia unica marittima europea Publicato nella [GU C299 del 27-07-2021](#)

RACCOMANDAZIONE DEL CONSIGLIO del 18 giugno 2021 che formula un parere del Consiglio sul programma di stabilità 2021 dell'Italia

Publicato nella [GU C304 del 29-07-2021](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Infrastrutture e mobilità: l'Allegato al Def introduce un metodo innovativo per la programmazione e l'attuazione degli investimenti in un'ottica di sviluppo sostenibile Il Ministro Enrico Giovannini: "Progettiamo l'Italia del 2030 su un modello di sviluppo sostenibile in linea con le politiche europee"

29 luglio - L'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, approvato oggi dal Consiglio dei ministri, introduce un nuovo approccio, basato sui principi dello sviluppo sostenibile, per pianificare, programmare, progettare e realizzare le infrastrutture di un Paese più moderno, competitivo e resiliente, in coerenza con i principi dell'Agenda 2030 dell'Onu, del Green Deal europeo e con i piani nazionali generali e settoriali di riferimento. Il nuovo processo di pianificazione si inquadra nella strategia adottata dal Mims in linea con il cambio di denominazione del Ministero e con i contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Fondo complementare. Abbiamo pochi anni per realizzare i progetti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza utilizzando al meglio i fondi europei e nazionali a disposizione, ha commentato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. È necessario pianificare infrastrutture e mobilità in modo innovativo, individuando le priorità secondo una strategia sistemica e integrata. L'Allegato innova il modello di programmazione per realizzare gli interventi necessari a interconnettere le aree del Paese, per migliorare le infrastrutture idriche e accrescere la qualità dell'abitare, riducendo le disuguaglianze territoriali, per essere più competitivi, equi e sostenibili. L'Allegato al Def, documento programmatico che descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture e mobilità, illustra i risultati delle analisi di contesto necessarie per definire le opere prioritarie per lo sviluppo del Paese e descrive la strategia di lungo periodo del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP). Il documento non è solo un piano di spesa, ma un modo nuovo di programmare l'Italia che si vuole costruire nei prossimi dieci anni, aggiunge Giovannini spiegando che il piano si sviluppa secondo quattro direttrici: l'analisi dei fabbisogni, nuovi criteri per la definizione delle priorità, coerenza con le programmazioni nazionali e settoriali e valutazione dell'impatto degli investimenti sui 17 Obiettivi sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 dell'Onu. Abbiamo introdotto il Piano Processo', un metodo per pianificare gli interventi che prevede nuovi parametri per la selezione



delle opere, aggiornamenti, approfondimenti e decisioni in fasi successive con la possibilità di revisione delle scelte in caso di mutamento dei contesti e valutazioni ex ante ed ex post degli interventi per compiere scelte più razionali e funzionali al raggiungimento degli obiettivi di medio termine. Con questo documento, che riporta in appendice l'elenco delle opere programmate, il



Notiziario Assoporti

Focus

Mims intende contribuire alla transizione ecologica e digitale, a migliorare la sicurezza e il benessere delle persone riducendo le disuguaglianze territoriali, economiche e sociali e ad accrescere la competitività delle imprese nel rispetto dell'ambiente. Per visualizzare le slide di presentazione dell'Allegato Infrastrutture al Def [clicca qui](#)

Recovery: nasce Pnrr Academy un piano di formazione e aggiornamento per professionalizzare le stazioni appaltanti. A breve il bando per l'assunzione di 120 ingegneri al Mims

Il Ministro Giovannini: Per attuare i progetti del Pnrr servono tecnici competenti e aggiornati sulla nuova normativa in tema di appalti, sulle nuove tecnologie, su modelli di cantiere sicuri e sostenibili

27 luglio Formare i tecnici in base alla nuova normativa sugli appalti, affinché acquisiscano le competenze necessarie per progettare opere pubbliche sostenibili, attraverso l'uso di nuove metodologie, anche digitali, il riutilizzo dei materiali per rendere i cantieri più moderni e più sicuri. Questo l'obiettivo della Pnrr Academy, il piano di formazione per l'aggiornamento professionale in materia di appalti, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per agevolare l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) promuovendo la qualificazione delle stazioni appaltanti. L'iniziativa, che partirà il 27 settembre, è stata illustrata oggi nel corso di una videoconferenza dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, alla quale hanno partecipato il Presidente della Conferenza delle Regioni, Massimiliano Fedriga, e il Presidente dell'Associazione Nazionale dei Comuni italiani (Anci), Antonio Decaro. Il percorso formativo si rivolge in particolare alla figura del 'Responsabile unico del procedimento' (Rup), che segue i processi amministrativi per l'affidamento degli appalti, ma anche al personale delle stazioni appaltanti, delle centrali di committenza e dei provveditorati alle opere pubbliche. Realizzato sulla base di una convenzione tra Mims, Scuola Nazionale dell'Amministrazione (SNA), Istituto per l'innovazione e la trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale (ITACA) e Fondazione Anci iFEL, il percorso prevede 360 ore di formazione che si svolgeranno attraverso webinar tematici e specialistici. Pnrr Academy si rivolge a un bacino potenziale di circa 60.000 persone con l'obiettivo di accrescere le competenze, aumentare la capacità operativa delle amministrazioni aggiudicatrici, fornendo strumenti adeguati alla gestione delle diverse fasi degli appalti pubblici. Il Mims ha già avviato le attività necessarie per la realizzazione dei progetti del Pnrr, che richiede stazioni appaltanti e centrali di committenza di lavori, servizi e forniture organizzate, professionalizzate e preparate sui nuovi modelli per realizzare infrastrutture sostenibili. Per questo, al fine di accelerare le procedure per l'attuazione degli investimenti pubblici e per l'affidamento di appalti e concessioni, il Mims ha istituito un fondo per iniziative di aggiornamento professionale, ha sottolineato il Ministro Giovannini. La qualificazione delle stazioni appaltanti, spesso rappresentate dagli enti territoriali, è un fattore ineludibile dato che l'Europa ha indicato tempi certi entro cui realizzare i progetti finanziati dal Next Generation Eu. L'Italia ha proseguito il Ministro ha non solo grandi stazioni appaltanti, come Ferrovie e Anas, ma anche una rete diffusa di stazioni di medie dimensioni che deve essere rafforzata. Il Piano nazionale di formazione per l'aggiornamento professionale del Responsabile unico del procedimento è una risposta a questa esigenza. Rientra in questo percorso anche il concorso per l'assunzione al Mims di 120 ingegneri, che verrà pubblicato a breve in Gazzetta ufficiale. Il piano di formazione è articolato su tre percorsi a distanza attraverso webinar: il primo si rivolge ai Rup e al personale delle stazioni appaltanti nazionali, regionali e locali; il secondo ai Rup e al personale dei soggetti aggregatori, delle centrali di committenza e dei provveditorati alle opere pubbliche; il terzo al personale delle amministrazioni impegnate nelle attività di ricostruzione post sisma del 2016. Ciascuna amministrazione potrà individuare il modulo formativo più adeguato alle proprie esigenze. Per scaricare le slide del Piano di formazione Pnrr Academy [clicca qui](#)

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

G20 clima ed energia: dai grandi del pianeta arriva il rilancio della missione comune per il clima e la transizione energetica

27 luglio - G20 Clima ed Energia: dai grandi del Pianeta arriva il rilancio della missione comune per il clima e la transizione energetica con al centro le tecnologie pulite. Un accordo che vede tutti impegnati a lavorare in modo costruttivo per spianare la strada ad una COP26 di successo e per adottare una serie di risultati ambiziosi ed equilibrati, compreso finalizzare



Notiziario Assoporti

Focus

i mandati in sospenso dell'Accordo di Parigi. Trovare un accordo sull'uscita del carbone dalla produzione elettrica e dai finanziamenti internazionali Impegno dei Paesi sviluppati di mobilitare 100 miliardi di dollari all'anno entro il 2020 e fino al 2025 Istituzioni finanziarie internazionali inviate a mobilitare maggiori finanziamenti per il clima e a fornire nuovi strumenti per accelerare la transizione all'energia pulita Riconosciuto il contributo dell'energia alla produzione di gas serra e la connessione tra perdita di biodiversità e cambiamento climatico Tutti i Paesi riconoscono l'avvertimento della comunità scientifica globale e dichiarano che questo deve essere il decennio dell'azione Riconoscimento della criticità di mantenere l'incremento della temperatura entro 1,5°C I Paesi che ancora non hanno presentato nuovi impegni nazionali di riduzione delle emissioni lo faranno entro la COP26, con strategie per la neutralità delle emissioni Integrazione dei processi di bilancio e pianificazione nazionale per facilitare l'accesso ai finanziamenti per affrontare l'adattamento Riconosciuto un nuovo ruolo delle fonti rinnovabili nel processo di transizione energetica Rinnovato concetto di sicurezza energetica, delle fonti e dello stoccaggio di energia a fronte del rischio clima e degli eventi meteorologici estremi Garantire che le misure di ripresa post-Covid siano ottimizzate per evitare danni ambientali Adottato un Piano d'azione per città intelligenti, resilienti e sostenibili con aumento delle soluzioni basate sulla natura o approcci basati sugli ecosistemi nelle città.

Per approfondimenti [clicca qui](#)

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

PRIMA SEDUTA DEL NUOVO MANDATO DEL PRESIDENTE DEIANA PER IL COMITATO DI GESTIONE

29 luglio - Ridefinizione degli spazi a terra del terminal rinfuse del Porto Canale, assestamento di bilancio, aggiornamento del programma triennale delle opere, ma anche via libera all'iter istruttorio per il rinnovo quadriennale della concessione a favore di Luna Rossa al molo Ichnusa ed istituzione dell'Ufficio Amministrativo Decentrato di Porto Torres. Sono alcuni dei punti all'ordine del giorno del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Una seduta, la prima dell'appena rinnovato mandato del Presidente Massimo Deiana, che ha tracciato i primi solchi di un percorso che segnerà un quadriennio di completamento della trasformazione per i porti di sistema. A partire dalla graduale infrastrutturazione del terminal rinfuse nella sponda ovest del Porto Canale lato bacino di evoluzione per il quale, nella riunione di ieri, previa illustrazione all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, è stato sottoposto il piano attuativo che definisce ed organizza gli spazi a terra, delineando, allo stesso tempo, l'infrastrutturazione delle zone retrobanchinali attualmente non utilizzate. Un progetto, quello previsto dal Piano attuativo esaminato ieri, che interessa una superficie di circa 280 mila metri quadri e che prevedrà, una volta definito e messo a gara, l'esecuzione di opere di urbanizzazione, viabilità, delimitazione di aree di sosta, suddivisione dei lotti per le attività portuali (previo rilascio di concessione demaniale) ed una perimetrazione dell'intero compendio con aree verdi. Il processo, una volta concluso, garantirà ordine e maggiore operatività al comparto delle rinfuse solide che, sul porto di Cagliari, si attesta su una movimentazione di circa un milione di tonnellate all'anno. Altri punti fondamentali della riunione del Comitato di

Gestione, l'approvazione dell'assestamento del bilancio di previsione 2021 in adeguamento alle recenti indicazioni governative su una nuova e più precisa ripartizione pluriennale delle spese; l'aggiornamento del Programma Triennale delle opere pubbliche 21-23, che prevede investimenti pari a circa 182 milioni di euro, e di quello biennale per acquisti e forniture, di poco superiore ai 25 milioni di euro. Relativamente all'amministrazione del demanio, tra le tante istanze esaminate nel corso della seduta è stato espresso parere favorevole all'iter istruttorio per il rinnovo della concessione a Luna Rossa Challenge, con l'obiettivo di mantenere per un quadriennio la base logistica nel molo Ichnusa di Cagliari in preparazione della prossima Coppa America. Di particolare rilievo il punto relativo all'Istituzione dell'Ufficio Amministrativo decentrato nello scalo di Porto Torres. Provvedimento che, alla luce degli imponenti interventi infrastrutturali previsti e del volume di traffico merci e passeggeri registrato negli ultimi anni, conferisce allo scalo un nuovo ruolo nel sistema portuale sardo e affida agli uffici della sede del nord ovest maggiore autonomia amministrativa. Le prime sedute del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare inaugurano un nuovo quadriennio e pongono alcuni importanti tasselli per il futuro degli scali di competenza spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP**



Notiziario Assoporti

Focus

del Mare di Sardegna A partire dalla necessaria infrastrutturazione del compendio rinfuse del Porto Canale, al quale restituiamo ordine, maggiore operatività e fruibilità per le imprese interessate a presentare istanza di concessione demaniale. Allo stesso tempo approviamo un aggiornamento al programma triennale di opere con investimenti su tutti gli scali pari a 182 milioni di euro, più 25 milioni sul biennio 21-22 per servizi e acquisti. Ma anche una maggiore efficacia amministrativa nelle sedi dislocate dell'Ente, in particolare nello scalo di Porto Torres dove, alla luce dei crescenti dati di traffico registrati dal 2017 e degli imponenti interventi infrastrutturali in corso ed in programmazione, vengono richiesti compiti di maggiore complessità ed autonomia, in previsione, soprattutto, dell'imminente potenziamento dell'organico esistente. Non ultimo, il parere favorevole che il Comitato di Gestione ha espresso per il prosieguo dell'iter istruttorio dell'istanza di rinnovo quadriennale della concessione presentata da Luna Rossa Challenge. Un percorso che, forte dell'entusiasmante performance del team nella passata Coppa America, conferma Cagliari come base strategica per la preparazione in vista delle prossime sfide.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

28 luglio - [PRESENTATO IL BARCOLANA SEA SUMMIT, NUOVO EVENTO DEDICATO A TUTELA DEL MARE E DIVULGAZIONE SCIENTIFICA IN PROGRAMMA A TRIESTE DAL 6 AL 9 OTTOBRE 2021](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Cerimonia di inaugurazione di due nuove opere infrastrutturali nel porto di Taranto: Il ripristino della calata 1e la realizzazione degli edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici

26 luglio Si è svolta questa mattina, con la simbolica cerimonia del taglio del nastro e la benedizione da parte dell'Arcivescovo di Taranto S.E. Mons. Filippo Santoro, l'inaugurazione di due nuove opere infrastrutturali nel porto di Taranto: il ripristino della calata 1- a cura dell'impresa appaltatrice RCM Costruzioni - e la realizzazione degli edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico- nautici a cura del Consorzio UNIMED Scarl. Unitamente alle massime Autorità civili e militari, la cerimonia è stata presenziata dalla Viceministra alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili (MIMS), Teresa Bellanova, in visita istituzionale nel capoluogo jonico quale tappa di un più ampio percorso di incontri e di confronto con istituzioni pugliesi, nell'ambito dei quali la Viceministra ha colto l'occasione per conoscere da vicino progettualità ed interventi infrastrutturali, come quelli oggi inaugurati nel porto di Taranto che ambiscono, tra l'altro, all'efficientamento del sistema portuale e logistico del Mezzogiorno. L'ultimazione dei lavori e la messa in esercizio delle opere nello scalo concorrono all'azione di ammodernamento ed ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, promossa dall'**AdSP** del Mar Ionio che conferma la linea strategica sottesa al proprio Piano Operativo Triennale, con particolare riferimento all'obiettivo Infrastruttura fisica e competitività.

Per approfondimenti clicca [qui](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Comitato di Gestione: approvato il Piano Operativo Triennale 2021-2023

29 luglio - Nella seduta odierna il Comitato di Gestione, acquisito l'orientamento favorevole dell'Organismo di Partenariato, ha approvato il Piano Operativo Triennale 2021-23, il documento che, come previsto dalla legge 84/94, descrive le strategie di sviluppo di attività portuale logistiche. Si tratta del primo Piano Operativo Triennale approvato

dopo l'adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Il Piano Operativo Triennale, nel quale sono tracciate le linee strategiche per lo sviluppo della pianificazione di sistema nei prossimi tre anni, consolida quali macro-obiettivi il rafforzamento della competitività dei porti di Genova e Savona-Vado Ligure attraverso il potenziamento delle infrastrutture materiali e digitali, e delle attrezzature di banchina; la sostenibilità ambientale delle attività portuali e l'aumento di valore per il territorio consolidando le sinergie Porto-Città e supportando l'occupazione connessa al porto e alla sua filiera. Per quanto concerne la programmazione triennale delle opere infrastrutturali, le linee di intervento si articolano su due piani: il Programma Straordinario di investimenti urgenti Decreto Genova (Legge 130/2018) che comprende 31 opere di rilevanza strategica per un valore complessivo di circa 2,3 miliardi di euro, e il Programma ordinario che coinvolge gli scali di Savona e Genova con 36 opere anch'esse in corso di attuazione. Una pianificazione imponente, capace di ridisegnare l'accessibilità marittima,



Notiziario Assoporti

Focus

stradale e ferroviaria dei porti del sistema migliorando la viabilità interna ed esterna ai bacini portuali. Le opere in programmazione devono garantire anche una più efficace protezione contro gli eventi atmosferici avversi, riqualificare le aree cerniera tra porto e città a vantaggio della vivibilità con positive ricadute sul territorio, l'occupazione e il turismo nonché attrarre investimenti privati e potenziare lo sviluppo del comparto della cantieristica. Tra le opere principali del Programma straordinario ricordiamo la nuova diga foranea di Genova, la nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena, la riqualificazione dell'Aeroporto Cristoforo Colombo e il riassetto dell'area industriale dei cantieri navali di Sestri Ponente (elenco completo delle opere sul sito portsofgenoa.it) Nel Programma ordinario, oltre agli interventi manutentivi, sono confermati nello scalo di Savona gli interventi straordinari di ripristino dei danni conseguenti alle mareggiate 2018 e la realizzazione delle opere previste dall'Accordo di Programma di Vado, in particolare gli interventi di completamento della nuova viabilità comunale in fregio al centro commerciale Molo 8.44 e alle aree S16 e la realizzazione delle opere propedeutiche all'ampliamento del terminal intermodale di Vado. Mentre, nello scalo di Genova si confermano, tra gli altri, gli interventi di dragaggio, ampliamento e potenziamento del terminal contenitori Ronco-Canepa per consentire di operare anche con navi portacontainer di maggiori dimensioni; l'ampliamento dell'autoparco Sestri Ponente sito lungo la pista dell'Aeroporto Cristoforo Colombo adibito ad area di sosta temporanea per gli autotrasportatori diretti al porto di Genova. Sul fronte della sostenibilità, nel Piano Operativo Triennale sono presenti, tra gli altri, gli interventi di elettrificazione delle banchine sia commerciali che passeggeri nei bacini di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure per il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione dell'inquinamento acustico; la realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture del porto di Genova e Pra' con l'obiettivo di raggiungere l'autosufficienza energetica; infine iniziative per promuovere e sviluppare l'utilizzo di carburanti non fossili come il GNL. In ultimo si conferma ancora una volta l'importanza delle azioni per una crescita strategica e strutturale della funzione logistica del sistema portuale sia in accesso ai porti del sistema, attraverso azioni di digitalizzazione e automazione del processo, basate principalmente sull'implementazione ulteriore del Port Community System, sia in collegamento con l'hinterland, per il quale è prevista l'attivazione della Zona Logistica Semplificata del Porto di Genova, che comprende anche il Comune di Vado Ligure, e la creazione di aree buffer che dovranno essere integrate in termini operativi e gestionali con il porto di Genova.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Piano operativo Triennale 2022-2024 approvato all'unanimità dal Comitato di Gestione

29 luglio - Il mare è l'energia mobile, in perpetuo movimento, la forza innovatrice pronta sempre a prendere il vento, a pungolare la lentezza degli uomini, a saltare direttamente, senza intermediari, senza linee di frontiere o di dogane, da un punto all'altro, talvolta assai lontano. Rimesta uomini e cose, sposta, mescola. Inizia così la sua premessa al Piano Operativo Triennale, che sarà il faro programmatico ed operativo dell'Ente di via del Molo per il futuro, il presidente **AdSP**. Cita frasi dello storico francese Lucien Febvre, Sommariva, contenenti alcune suggestioni utili a meglio comprendere, in profondità, le linee di indirizzo e le motivazioni che sottendono al Piano Operativo Triennale 2022-2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, approvato ieri dal Comitato di Gestione. Innanzi tutto il mare, come forza innovatrice ed energia, che propaga il proprio movimento all'interno delle terre. Non è possibile una crescita urbana che si fondi sul declino di un porto continua Sommariva- . Una città portuale deprivata del porto perderebbe la propria energia vitale, si priverebbe così del proprio futuro volano di processi indotti ed al tempo stesso come elemento che porta in sé innovazione e cambiamento. Sette i temi portanti del nuovo POT, oltre alla riflessione del presidente, in premessa, sulla politica di resilienza dei porti, ovvero un insieme di azioni capaci di costituire un rilancio ed una reazione in grado di ri-costruire il futuro: Infrastrutture; Intermodalità; Transizione

energetica; transizione Digitale; Inclusione sociale; Autotrasporto. Sviluppo delle aree retroportuali e ZLS Zona Logistica Semplificata. Il tutto fondato sull'idea, sia per La Spezia, sia per Marina di Carrara, dell'inscindibilità del destino dei porti da quello dei territori e delle città. Ieri in Comitato di Gestione è stato inoltre approvato un aggiornamento del Piano Triennale delle Opere, connesso all'assestamento al Bilancio di Previsione 2021, che contiene maggiori investimenti per 18 milioni di Euro, di cui: 600.000 serviranno per la rimozione del ponte



Notiziario Assoporti

Focus

della Darsena Pagliari e la sua collocazione in aree limitrofe; 200.000 per la sistemazione del terzo piano dell'Ufficio Territoriale di Marina di Carrara che ospiterà anche una succursale della Scuola Nazionale Trasporti; 1.500.000 per la rimozione di pontili e strutture a terra nella marina del Canaletto e per l'adeguamento tecnico-funzionale dell'edificio ex Dogana di Largo Fiorillo che ospiterà, oltre al salone centrale per eventi dell'AdSP, alcuni uffici per Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, Sanità Marittima e Rimorchiatori. Gli altri importi sono relativi a maggiori investimenti per interventi già previsti nel precedente POT. Il POT, coerente con il piano di riforme adottato dal Governo sulla scorta degli indirizzi della Commissione Europea, dove centrali sono l'ambiente, l'innovazione e le persone, richiederà molto impegno e molta coesione, superando particolarismi ed egoismi, ha detto Sommariva. Bene in vista nel POT le opere che segneranno sia la trasformazione infrastrutturale portuale ed urbana sia la transizione energetica: il nuovo molo passeggeri sulla Paita ed il nuovo Waterfront del porto di Marina di Carrara, nonché l'elettificazione delle banchine. Opere che dovranno essere realizzate, secondo il PNRR, entro il 31 dicembre 2026. Cambiano anche gli indici di competitività dei porti: non più misurata solo base ai soli volumi movimentati ovvero alla velocità del dwell time, ma altresì anche sul tasso di sostenibilità energetica, sul tasso di digitalizzazione, sul tasso di inclusione sociale. Il percorso della transizione energetica, virerà con decisione verso le fonti rinnovabili ed, in prospettiva, verso l'utilizzo dell'idrogeno. Un cambiamento che dovrà coinvolgere complessivamente tutti gli attori del sistema portuale. La transizione digitale, punterà alla creazione di un complessivo ambiente digitale, ovvero digitalizzazione delle procedure e dematerializzazione dei documenti in primis, e sarà necessario nella prospettiva della costituzione della Zona Logistica Semplificata per l'attrazione di nuovi investimenti. Un'attenzione particolare dovrà essere posta al tema della Cybersecurity Affermata nel POT l'importanza del dialogo sociale, collaborando con Associazioni di categoria e sindacati, in modo da individuare progetti comuni e soluzioni durevoli, a partire da progetti formativi in grado di adeguare le risorse umane ai cambiamenti nell'organizzazione del lavoro e politiche attive del lavoro, per affrontare le criticità e le sfide dell'automazione.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Firma incarico redazione Piano regolatore di sistema portuale Adsp

29 luglio - E' stato sottoscritto l'incarico per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Il servizio tecnico per la redazione dell'atto che tratterà il futuro dei porti Adsp, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo, è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa costituito da Modimar srl di Roma, capogruppo, Acquatecno srl e Seacon srl di Roma, Giovanni Francalanza di Pisa, Geologi associati Fantucci e Stocchi di Ronciglione, Simonetta Migliaccio di Genova, Environment Park spa di Torino. Il bando di gara europeo per la redazione del Piano regolatore portuale prevedeva anche la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), l'aggiornamento dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'Adsp introducendo anche il Documento di pianificazione energetica ambientale del sistema portuale (Deasp), un elemento che dovrà essere fortemente

coordinato con la fase di stesura del Piano regolatore. Dopo che la prima gara si era conclusa nel 2019 senza esito, per mancanza di offerte valide, è stato indetto un secondo bando nel quale la redazione del Piano regolatore di sistema portuale e degli altri documenti è stato aggiudicato per un importo complessivo di 1.781.073 euro, con un risparmio in sede di offerta del 31,23%. Il valore a base di gara del bando era di 2.589.899 euro. La durata del contratto d'appalto sarà complessivamente di 390 giorni, suddivisi in più fasi, dalla firma. Il Piano regolatore di sistema portuale conterrà le linee guida per lo sviluppo futuro dei porti Adsp in un'ottica integrata di sistema, con l'obiettivo di rispondere alle opportunità di crescita in modo coordinato con il territorio e per assicurare, in ambito portuale, uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale. I servizi tecnici richiesti dal bando riguardano la pianificazione strategica e l'aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, il rapporto ambientale di Vas-Valutazione ambientale strategica, il coordinamento tecnico-scientifico del Piano regolatore portuale di sistema (Prsp), e l'aggiornamento del Documento



Notiziario Assoporti

Focus

di pianificazione energetico ambientale. Il primo passo da realizzare sarà una mappatura dello stato attuale dei porti e delle loro caratteristiche produttive per definire le linee di sviluppo dei prossimi anni, con un orientamento al medio-lungo periodo. L'aggiornamento del Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale definirà il quadro dei consumi energetici dell'Adsp attuali e futuri con le previsioni di utilizzo di nuove tecnologie e servizi e delle attività dei concessionari e degli operatori. Inizia il percorso concreto che definirà il futuro dei porti dell'Autorità di sistema portuale ha affermato il Segretario generale Matteo Paroli, che chiude con questa importante firma il suo mandato nell'Adsp del mare Adriatico centrale -. Con la redazione del Piano regolatore di sistema portuale, ci saranno una serie di documenti strategici di valore che accompagneranno gli scali nel loro sviluppo, in particolare il Documento di pianificazione energetico ambientale che conterrà l'analisi e la previsione degli scenari di pianificazione energetica portuali. Nella redazione del Piano regolatore di sistema portuale sarà fondamentale il confronto con gli Enti locali coinvolti, con la Regione Marche e la Regione Abruzzo e i Comuni interessati ha detto il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale, Ammiraglio Giovanni Pettorino -. Questo documento sarà un'occasione di condivisione per pensare a come questi scali potranno evolvere nel corso degli anni, al servizio delle comunità e dell'economia.

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Il progetto ACCESS2NAPA ammesso al finanziamento europeo. L'Autorità Portuale di Ravenna sarà il coordinatore. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale sarà coordinatore del Progetto Europeo ACCESS2NAPA, su accessibilità dei porti ed elettrificazione delle banchine.

27 luglio - Il 15 luglio, durante la riunione del Comitato CEF (Connecting Europe Facility), è stato formalmente ammesso al finanziamento europeo il Progetto ACCESS2NAPA, proposto nel marzo scorso alla Commissione Europea dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, in qualità di Coordinatore. Tale progetto è stato ammesso a finanziamento ed avrà inizio a fine 2021, per terminare le proprie attività a fine 2024. L'Azione, incentrata su progetti per favorire l'accessibilità marittima e terrestre dei porti coinvolti e sulla progettazione di impianti per l'elettrificazione delle banchine, contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di crescita ed aumento della competitività di alcuni scali dell'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA). Oltre a questa Autorità di Sistema Portuale, ACCESS2NAPA vede infatti come partner altri porti già membri del NAPA: come l'AdSP del Mare Adriatico settentrionale, l'AdSP del Mare Adriatico orientale e il Porto di Capodistria (Luka Koper). Il budget totale del progetto è di 14.436.400, finanziato dal programma CEF al 50%. Sin dalla pubblicazione del bando, avvenuta lo scorso 15 dicembre, tutti i partner hanno lavorato attivamente alla costruzione della proposta, costituita da attività di progettazione complesse, per poterle assicurare il grado di qualità e maturità richiesto dal bando CEF. Il progetto ACCESS2NAPA permetterà ai porti coinvolti di migliorare la propria accessibilità e le proprie performances ambientali, aumentando la competitività dell'intero sistema portuale dell'alto Adriatico. A Ravenna le attività di studio e progettazione saranno inerenti alla seconda fase del progetto Ravenna Port Hub, all'estensione del raccordo ferroviario in destra Candiano e all'impianto di elettrificazione delle banchine del terminal crociere.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porto di Bari: lo scalo adriatico sempre più green. AdSPMAM installa un impianto fotovoltaico realizzato sulla copertura della stazione marittima-terminal san vito- del porto. I pannelli produrranno circa 170 mila di kwh/annui. L'energia pulita in rete abatterà significativamente le emissioni di CO2 in atmosfera.

26 luglio - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha realizzato un impianto fotovoltaico, ubicato sulla copertura piana della Stazione Marittima, terminal San Vito di Bari. L'impianto, installato sul lastrico

solare attraverso l'utilizzo di una struttura zavorrata, è costituito da 380 pannelli in silicio monocristallino. I pannelli sono raggruppati in 23 stringhe, ognuna composta da 16 o da 22 pannelli, attestate su quattro inverter, attraverso i quali la potenza generata dai pannelli fotovoltaici (in corrente continua) viene trasformata in potenza alternata. La potenzialità produttiva è notevole. In condizioni standard, infatti, l'impianto riesce a produrre circa 170 mila kWh/annui. La produzione di energia è costantemente tenuta sotto controllo grazie ad un sistema di monitoraggio da remoto che consente a gestori ed utenza di essere informati in tempo reale sui livelli di produzione. Vogliamo rendere i porti del nostro network sempre più green ed eco-sostenibili, attraverso



Notiziario Assoporti

Focus

interventi mirati che, con l'utilizzo delle più recenti tecnologie e della domotica, riducano drasticamente le emissioni di CO2 in atmosfera commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Attraverso l'impianto che abbiamo realizzato a Bari, riusciremo a coniugare la compatibilità con le esigenze architettoniche e di tutela ambientale, a non produrre inquinamento acustico; a ridurre drasticamente l'utilizzo di combustibile fossile, generando e immettendo in rete energia elettrica senza emissioni di sostanze inquinanti. Un progetto pilota che intendiamo applicare anche negli altri porti del sistema. Utilizzando parametri specifici del parco elettrico italiano, si è stimato che le emissioni di CO2 risparmiate con l'entrata in esercizio dell'impianto saranno pari a 464,8 g CO2/kWh di produzione termoelettrica lorda totale; di conseguenza, l'emissione di anidride carbonica evitata ogni anno sarà di circa 79.000 kg. Per la realizzazione dell'impianto, l'Ente portuale ha investito la somma di circa 135.400 euro.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Si rinnova la collaborazione tra i porti del NAPA con il progetto ACCESS2NAPA ammesso al finanziamento europeo 27 luglio - Nell'ambito del programma di finanziamento europeo Connecting Europe Facility, i porti di Venezia, Trieste, Capodistria e Ravenna (coordinatore), hanno ottenuto un nuovo co-finanziamento su una spesa totale di oltre 14 milioni di Euro, per l'implementazione del progetto denominato ACCESS2NAPA. Tale progetto, che avvierà concretamente le attività in autunno 2021 per terminare entro il 2024, mira ad aumentare la competitività dei porti coinvolti, con opere per l'accessibilità marittima e terrestre dell'ultimo miglio, oltre che a diminuire l'impatto ambientale delle operazioni portuali progettando l'elettrificazione di alcune banchine. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di crescita dell'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA) promuovendo due azioni in particolare, ovvero con la progettazione di interventi a Porto Marghera per il potenziamento dell'infrastruttura di ultimo miglio ferroviario (nel collegamento tra via dell'Elettricità e la penisola del Petrolchimico) e l'accessibilità stradale (il cd. nodo Malcontenta). L'ADSP MAS avrà a disposizione un budget di 880.000 , co-finanziati a fondo perduto al 50% e 36 mesi per ultimare le attività.

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

15 luglio - [Finanziato dal Ministero della transizione ecologica il progetto dell'AdSP dello Stretto di riforestazione delle aree limitrofe al nuovo pontile di Giammoro](#)

14 luglio - [Affidati dall'AdSP dello Stretto all'Arcidiocesi di Messina i locali per l'Apostolato del Mare nel porto di Milazzo.](#)

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

Nulla da segnalare

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

Nulla da segnalare

EVENTI

Nulla da segnalare

