



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 07 maggio 2022**



Prime Pagine

07/05/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 07/05/2022	9
07/05/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/05/2022	10
07/05/2022	Il Foglio Prima pagina del 07/05/2022	11
07/05/2022	Il Giornale Prima pagina del 07/05/2022	12
07/05/2022	Il Giorno Prima pagina del 07/05/2022	13
07/05/2022	Il Manifesto Prima pagina del 07/05/2022	14
07/05/2022	Il Mattino Prima pagina del 07/05/2022	15
07/05/2022	Il Messaggero Prima pagina del 07/05/2022	16
07/05/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 07/05/2022	17
07/05/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/05/2022	18
07/05/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/05/2022	19
07/05/2022	Il Tempo Prima pagina del 07/05/2022	20
07/05/2022	Italia Oggi Prima pagina del 07/05/2022	21
07/05/2022	La Nazione Prima pagina del 07/05/2022	22
07/05/2022	La Repubblica Prima pagina del 07/05/2022	23
07/05/2022	La Stampa Prima pagina del 07/05/2022	24
07/05/2022	Milano Finanza Prima pagina del 07/05/2022	25

Primo Piano

06/05/2022	Corriere Marittimo Assoporti, in CdM la possibilità per i porti di status di comunità energetiche	26
------------	---	----

06/05/2022	Informare		27
Assoporti, bene l' ok al decreto-legge in materia di politiche energetiche			
06/05/2022	Informatore Navale		28
ASSOPORTI - Le AdSP possono costituire comunità energetiche			
06/05/2022	Informazioni Marittime		29
Porti come comunità energetica, le novità del decreto "Aiuti"			
06/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	30
Giampieri: "Ok i porti come comunità energetiche"			
06/05/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	31
Novità per le AdSP: adesso possono costituire comunità energetiche			
06/05/2022	Shipping Italy		32
Le Adsp potranno essere comunità energetiche rinnovabili			
06/05/2022	Terzo Binario		33
Politiche energetiche, Assoporti: Bene il DL Consiglio ministri su aiuti a famiglie e imprese			

Trieste

06/05/2022	Ansa		34
Porti: Trieste, traffico contenitori da record ad aprile			
06/05/2022	Corriere Marittimo		35
Ancip sul lavoro portuale			
06/05/2022	Corriere Marittimo		37
Trieste, dati record per i traffici container (+45%) nel mese di aprile			
06/05/2022	Il Nautilus		38
NUOVO RECORD STORICO AL PORTO DI TRIESTE: APRILE 2022 È IL MIGLIOR MESE DI SEMPRE PER IL TRAFFICO CONTENITORI, SFIORATI 80.000 TEU (+45%)			
06/05/2022	Informare		39
Ad aprile il porto di Trieste ha registrato il nuovo record storico di traffico dei container			
06/05/2022	Informazioni Marittime		40
Container, il miglior aprile di sempre per il porto di Trieste			
06/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	41
Trieste: nuovo record per il traffico contenitori			
06/05/2022	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	42
Trieste, Aprile record sui container			
06/05/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	43
Record nel porto di Trieste, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container			
06/05/2022	Shipping Italy		44
Nuova asta per le ultime bettoline di Giuliana Bunkeraggi			
06/05/2022	Shipping Italy		45
Nuovo record per i container a Trieste			
06/05/2022	Shipping Italy		46
Al porto di Trieste via alla progettazione dei lavori per i terminal di Noghere e del Molo VII			
06/05/2022	Trieste Prima		47
Record storico per il porto: 80 mila container in aprile (+45%)			

Venezia

06/05/2022	Ravenna Today		48
<hr/>			
Eni chiude il cracking di Porto Marghera, i sindacati: "A rischio il futuro del petrolchimico ravennate"			

Genova, Voltri

06/05/2022	Ansa		50
<hr/>			
Trasporti: Messina (Assarmatori), non credo alle navi autonome			
06/05/2022	Genova Today		51
<hr/>			
Torre piloti, cerimonia a nove anni dalla tragedia			
06/05/2022	Informatore Navale		52
<hr/>			
27th CESMA GENERAL ASSEMBLY- "Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti"			
06/05/2022	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	55
<hr/>			
Genova, l' AdSP amplia l' autoparco			
06/05/2022	Sea Reporter	<i>anonimo</i>	56
<hr/>			
Genova, 9° Anniversario tragedia Torre Piloti			
06/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	57
<hr/>			
Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti			
06/05/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	60
<hr/>			
Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti. A Genova la 27esima assemblea generale del CESMA			
06/05/2022	The Medi Telegraph		63
<hr/>			
Retroporti, Giulio Schenone: 'Svilupparli nel Basso Piemonte? Guadagna soprattutto chi li riesce a vendere'			

La Spezia

07/05/2022	La Gazzetta Marittima		64
<hr/>			
Sommariva: importanti prospettive dalla ZLS			

Ravenna

06/05/2022	Key4Biz	<i>Flavio Fabbri</i>	66
<hr/>			
Porto di Ravenna: un hub nazionale per gas e rinnovabili			
06/05/2022	Ravenna Today		68
<hr/>			
Giornata dell' Europa, a Palazzo Rasponi dalle Teste il convegno 'Crescita blu: Ravenna in Europa'			
06/05/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	70
<hr/>			
Giornata dell' Europa, lunedì a Palazzo Rasponi dalle Teste il convegno "Crescita blu: Ravenna in Europa"			

Livorno

06/05/2022	Corriere Marittimo		72
<hr/>			
Al via gli Stati Generali delle Infrastrutture a Livorno - Il Programma			

06/05/2022	Corriere Marittimo	Livorno, assegnata la concessione dei Bacini di Carenaggio ad Azimut Benetti	74
06/05/2022	Corriere Marittimo	Interporto Vespucci, nasce la piattaforma logistica digitale Toscana Pharma Valley	75
06/05/2022	Corriere Marittimo	Toscana Pharma Valley, il convegno di presentazione il 10 maggio	76
07/05/2022	La Gazzetta Marittima	Dragaggi a Livorno, qualche dubbio	77
07/05/2022	La Gazzetta Marittima	Commissari o tempi storici	78
06/05/2022	Regione Toscana	Piattaforma logistica 'Toscana Pharma Valley', il 10 maggio all' Interporto di Livorno - Toscana Notizie	79
06/05/2022	Shipping Italy	Più metaniere in arrivo al rigassificatore di Livorno mentre la Germania scatta in avanti	80
06/05/2022	Shipping Italy	Al via il progetto della Toscana Pharma Valley all' interporto di Guasticce	81

Piombino, Isola d' Elba

06/05/2022	Corriere Marittimo	Isola d' Elba, Rio Marina realizzerà una nuova infrastruttura portuale turistica per la nautica	82
------------	---------------------------	---	----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/05/2022	Ancona Today	Crociere, verso una settimana da record: attesi migliaia di turisti nel capoluogo	83
06/05/2022	Ansa	Crociere: Adsp Mare Adriatico centrale al Seatrade di Miami	84
06/05/2022	Ansa	Crociere: Adsp Mare Adriatico centrale al Seatrade di Miami	85
06/05/2022	corriereadriatico.it	Crociere boom: 6 toccate in 9 giorni. «Nuovo terminal, benefici per tutti». E domenica torna la Msc Fantasia	86

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/05/2022	Il Nautilus	Porto of Civitavecchia: Fast Track to the Sea	87
------------	--------------------	---	----

Napoli

06/05/2022	Ildenaro.it	Concessioni demaniali marittime, focus dell' associazione SeaLaw a Pozzuoli	TAGS 89
------------	--------------------	---	---------

06/05/2022	Informazioni Marittime	90
<hr/>		
07/05/2022	La Gazzetta Marittima	91
<hr/>		
06/05/2022	Stylo 24	92
<hr/>		

Bari

06/05/2022	Agenparl	<i>Please Enter Your Name Here</i>	93
<hr/>			
06/05/2022	Ansa		94
<hr/>			
06/05/2022	Bari Today		95
<hr/>			
06/05/2022	Bari Today		98
<hr/>			
06/05/2022	Il Nautilus		100
<hr/>			
07/05/2022	La Gazzetta Marittima		101
<hr/>			
07/05/2022	La Gazzetta Marittima		103
<hr/>			
06/05/2022	Puglia Live		105
<hr/>			
06/05/2022	Puglia Live		106
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

06/05/2022	Informare		108
<hr/>			
06/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	109
<hr/>			
06/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	110
<hr/>			
06/05/2022	Stretto Web		111
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

06/05/2022	Informatore Navale		112
<hr/>			

Cagliari

06/05/2022	Sardegna Reporter	113
<hr/>		
Il vento dell' inclusione soffia da Cagliari		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/05/2022	quotidianodisicilia.it	<i>Lina Bruno</i>	115
<hr/>			
Messina, waterfront Bocchetta-Annunziata, si passa alla fase di progettazione			
06/05/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	117
<hr/>			
"La Falce per la città": il futuro di Messina in un forum			

Palermo, Termini Imerese

06/05/2022	Ildenaro.it	118
<hr/>		
Porto di Palermo, non sogni ma solide realtà		

Focus

06/05/2022	Agenparl	120	
<hr/>			
laurea honoris causa in Management engineering a Luigi Merlo			
06/05/2022	Corriere Marittimo	130	
<hr/>			
Fincantieri, impostata 'Explora II' di Explora Journeys, il nuovo brand di lusso MSC Crociere			
06/05/2022	corriere del mezzogiorno.it	<i>Cinzia Semeraro</i>	131
<hr/>			
Una carriera nella gestione dei porti: laurea honoris causa a Luigi Merlo			
06/05/2022	corrieresalentino.it	132	
<hr/>			
Laurea honoris causa in "Management engineering" al Presidente di Federlogistica Luigi Merlo			
06/05/2022	Il Nautilus	133	
<hr/>			
Laurea honoris causa in Management engineering a Luigi Merlo			
06/05/2022	Il Nautilus	134	
<hr/>			
Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti - 27th CESMA general assembly - Genova, 6 maggio 2022			
06/05/2022	Informazioni Marittime	137	
<hr/>			
Porti, verso il cumulo di concessioni ma con organico distinto			
07/05/2022	La Gazzetta Marittima	138	
<hr/>			
Assiterminal al Compleanno			
07/05/2022	La Gazzetta Marittima	141	
<hr/>			
Marittimi ucraini e visti			
07/05/2022	La Gazzetta Marittima	142	
<hr/>			
Pioggia di premi per Fagioli			

06/05/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	143
La festa a Roma per i primi ventun anni di Assiterminal vista dalla Federazione del Mare			
06/05/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	145
Fincantieri: impostata a Castellamare la seconda nave super lusso "Explora" per Msc crociere			
06/05/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	146
Porto della Spezia: incontro con padre Gianluigi Ameglio dei volontari della Stella Maris per la ripresa dell' attività			
06/05/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	147
Le AdSP possono costituire comunità energetiche Le previsione nel DL varato in Consiglio dei Ministri			
06/05/2022	pugliain.net		148
Università del Salento, Laurea Honoris Causa per Luigi Merlo (Federlogistica)			
06/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	149
Costo del carburante in aumentato, l' allarme di Fedagripesca: così non andiamo avanti			
06/05/2022	Shipping Italy		150
Navi senza equipaggio: dal 2028 si punta ad avere un codice di regolamentazione internazionale			
06/05/2022	Shipping Italy		152
Gavarone si tuffa nel futuro dei Rimorchiatori Riuniti a guida autonoma			
06/05/2022	TeleBorsa		154
Caro-materiali da costruzione, Mims: 10 miliardi di euro per compensazioni e adeguamento prezzi			
06/05/2022	TeleBorsa		157
Perde Royal Caribbean Cruises sul mercato di New York			
06/05/2022	The Medi Telegraph		158
Fincantieri, Gallia: 'Posizionamento competitivo nel settore crociere, piena ripresa nel 2023'			
06/05/2022	The Medi Telegraph		159
Moby e Tirrenia, promozione per la Festa della Mamma			
06/05/2022	The Medi Telegraph		160
Navi drone e Gnl, le sfide per il futuro dei comandanti			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

felicetti
INNAUGURA IL SECONDO PASTIFICIO IN VAL DI FEMME

Juve battuta dal Genoa
L'Inter torna in vetta: vittoria in rimonta
di **Guido De Carolis** e **Mario Sconceri** alle pagine 50 e 51

Prima tappa in volata
Parte il Giro d'Italia
Van der Poel in rosa
di **Marco Bonarrigo** e **Gaia Piccardi** a pagina 53

felicetti
UN IMPIANTO D'ALTA QUOTA

Il conflitto in Europa Draghi in Aula dopo il viaggio negli Usa. Conte: sarei deluso. Controffensiva ucraina a Nord-est

Nuovo attacco alla flotta russa

Kiev: colpita la fregata Makarov. Zelensky apre a colloqui di pace senza rivendicare la Crimea

PRIMO PIANO

LE VOCI DA MARIUPOL
«La nostra vita nei tunnel dell'acciaiera»
di **Lorenzo Cremonesi**

IL FEDELISSIMO DI PUTIN
Lukashenko stanco di guerra
«Si trascina»
di **Marco Imarisio**

SETTEGIORNI
di **Francesco Verderami**
Di Maio atlantista: gli elogi del premier
Quando gli parlano di Conte, Draghi fa finta di non aver sentito e si mette a elogiare Di Maio.
continua a pagina 11

I CANALI DI DIALOGO

di **Aldo Cazzullo**

È possibile stare dalla parte degli ucraini aggrediti anziché dei russi invasori, e nello stesso tempo lavorare per il cessate il fuoco? Non solo è possibile. È doveroso, ed è il miglior servizio che possiamo rendere agli ucraini; oltre che a noi stessi. I reportage e le testimonianze degli inviati sul campo non lasciano dubbi sulla brutalità e sui crimini compiuti dalle truppe russe. Aggressioni sistematiche a donne, anziani, bambini; stupro usato come arma; atrocità che in Europa non si vedevano dal tempo delle guerre civili balcaniche degli anni 90.

continua a pagina 36

IL MOSAICO CHE MANCA

di **Federico Fubini**

Di fronte alla pandemia due anni fa l'Unione europea fu costretta a pensare l'impensabile. E con sorpresa di alcuni — per non parlare della delusione di altri — lo fece. A settanta giorni dall'inizio del primo lockdown, Emmanuel Macron e Angela Merkel stavano già annunciando la scelta più rivoluzionaria in Europa dal varo della moneta unica. Partiva il Piano di ripresa e resilienza, il primo eurobond.

continua a pagina 36



di **Giuseppe Sarcina, Marta Serafini** da pagina 2 a pagina 13

A 30 ANNI DALLE STRAGI
Falcone e Borsellino Anche Mattarella «per ricordare»
di **Giovanni Bianconi** a pagina 21

LA TRAGEDIA DI VARESE
L'architetto killer e le scuse alla figlia la sera prima
di **Andrea Galli** a pagina 20

GIANNELLI
CONTRO IL SUPERMARIO

Il caso Liti nella maggioranza. Grillo: no all'inceneritore

Reddito di cittadinanza e fisco

Tensioni con Salvini e 5 Stelle

DERIVATI, SENTENZA RIBALTATA
Mps, tutti assolti in appello
di **Luigi Ferrarella** a pagina 39

di **Emanuele Buzzi** e **Giuseppe Alberto Falci**
Sul bonus di 200 euro este- so anche a chi ha il reddito di cittadinanza e riforma del fisco cresce la tensione nella maggioranza. Lega e Cinque- stelle all'attacco. Il garante Grillo contro il governo e il sindaco di Roma Gualtieri.
alle pagine 16 e 19

IL NUOVO CAPOLAVORO DI

DON WINSLOW
CITTÀ IN FIAMME
HarperCollins

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Questo giro di giostra siamo seduti dalla parte giusta, però ammettiamolo: a volte la compagnia lascia a desiderare. Si prenda il caso disperato del primo ministro britannico, Boris Johnson: è appena riuscito nell'impresa di perdere le elezioni di Westminster, il quartiere più conservatore di Londra e forse del mondo, ora passato ai laburisti. L'Inghilterra non è come l'Italia, dove i nobili e i ricchi votano a sinistra. Lì sono rimasti all'antica. O meglio, vi erano rimasti fino a quando la destra non ha assunto i connotati rubizzi di Bo.Jo. A rovinargli una reputazione che non aveva mai comunque raggiunto la sufficienza è stato il comportamento tenuto durante l'ultimo lockdown, quando di giorno andava in tv a raccomandare ai cittadini di chiudersi in casa e la sera apriva

L'alleato Boris

di nascosto le porte del suo appartamento al numero 10 di Downing Street per ospitare party affollati e ben riforniti di liquori. Gli inglesi sono di larghe vedute: comprendono i vizi degli altri, a condizione che sia consentito anche a loro di accedervi. Non sono state le feste di Boris ad averli offesi, ma il non esservi stati invitati. Al cospetto di un simile oltraggio, le guasconate belliche del primo ministro sul fronte orientale, che molti residenti di Westminster avranno pure apprezzato, hanno finito per apparire un meschino diversivo. Una cosa è certa: solo i posteri diranno se Putin è stato un piccolo Hitler, ma già noi contemporanei possiamo agevolmente affermare che Johnson non è neanche un piccolissimo Churchill.

BIOTON
ENERGIA NATURALE
per il CAMBIO di STAGIONE

#perunavitabuona
SELLA IN FARMACIA
www.bioton.it

Foto: Italiane Sport in AP - DL - 351/2020 conty. L.46/2004 art. 1, c.1, DDB Milano
20507
9 771120 498008



Cartabia: "Agenti della polizia penitenziaria aiuteranno Kiev a trovare le prove dei crimini di guerra russi". Ma cosa c'entrano le guardie carcerarie con le indagini?



Sabato 7 maggio 2022 - Anno 14 - n° 124
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,70 con il libro "Casamonica"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

GUERRA IN UCRAINA Voci su altra nave colpita

Kiev "offre" la Crimea L'Ue rinvia sul petrolio

Il presidente ucraino Zelensky apre a un'intesa di pace offrendo di "sacrificare" la penisola annessa dalla Russia nel 2014. I russi tornano a colpire la città sul Mar Nero. Il leader ungherese Orbán blocca le sanzioni europee

● **CARI DI, DELLA SALA, GRAMAGLIA E PROVENZANI A PAG. 2, 3 E 5**



LA CONSULTA MARTEDÌ

Nuovo ergastolo subito, o i boss potranno uscire



● **MASCALI A PAG. 14**

'NDRINE IN SUDAMERICA

Gratteri, l'Fbi ha intercettato i piani di morte



● **MUSOLINO A PAG. 14**

Zitti e Mosca

» **Marco Travaglio**

È uno scandalo che un governo controlli delle televisioni, perché poi i giornalisti parlano tutti a favore del governo. E contagiano anche quelli che non lavorano per tv e del governo. Infatti il *Foglio*, la voce dei padroni e dunque anche del governo (tanto non lo legge nessuno e non deve neppure nascondere i messaggi in codice negli annunci commerciali, come fanno le spie), annuncia trionfante la buona notizia: "Ecco la nuova Rai. In un documento del governo le prossime linee guida". È la fine dei *talk*. Pronti nuovi *voltiv*? Avete capito bene: si parla della nuova Rai, non del nuovo Sputnik o della nuova *Russia Today*. E il governo che decide le linee guida, la fine dei *talk* e i nuovi *voltiv* non è quello di Putin, ma quello di Draghi. Pare infatti che il premier, immobilizzato dal Covid a Città della Pieve, abbia visto qualche *talk* Rai - anzi, l'unico sopravvissuto in prima serata alle purghe berlusconiane e renziane: *CartaBianca* - e abbia scoperto con orrore che fa parlare anche chi critica il governo. Si dirà: embe, che problema c'è, sono cose che capitano nelle democrazie liberali? Ingenui: nelle democrazie liberali sono le tv che controllano i governi, non viceversa. Qui il governo controlla le tre tv principali. Come in Russia.

Dunque Dragov detta "la bussola strategica" di cosa deve e soprattutto non deve fare la Rai in "una riga destinata a modificare i palinsesti... a cura del ministero dello Sviluppo Economico" dell'apposito Giorgetto. Testuale: "Si rafforza l'offerta dei contenuti di approfondimento giornalistico". Perbacco. "Il governo Draghi si immagina la Rai così" in "13 pagine di ambizioni e sfide che l'ad Fuortes deve vincere" e "Palazzo Chigi si offre gentilmente di aiutarlo nel compito". E come si "rafforza l'approfondimento giornalistico"? Facendo "meno *talk show*", cioè meno approfondimento giornalistico. Anzi ancora meno, visto che già oggi la Rai, diversamente da La7 e Rete4 che ne hanno quattro-cinque in prima serata, ha solo *CartaBianca*. L'idea di Draghi e quindi di Fuortes è chiudere pure *CartaBianca* con quei brutti ospiti che criticano il governo e non garbano al Pd. Tipo Orsini, che continua a parlare anche senza contratto né compenso. Quindi le linee guida sono una: via la Berlinguer che, siccome fa ascolti record insidiando o superando *DiMartedì*, verrà parcheggiata "in una striscia pomeridiana". Invece, *ga va sans dire*, "sono confermati Vespa e Annunziata" e nasce l'at-tessissima "striscia di 10 minuti di Marco Damilano" (200 mila euro l'anno): "come la vecchia *Carlotta* di Barbato", ma senza Barbato. Così Draghi, dovesse mai ribeccarsi il Covid (ma il Green Pass non immunizzava dai contagi?), potrà riaccendere la tv senza brutte sorprese. Mica è Putin, lui.

NUOVI BAVAGLI LE LINEE GUIDA DI DRAGHI E LA MANNAIA DI FUORTES & ORFEO

La Rai modello Russia chiude "CartaBianca"

PUNITA LA BERLINGUER NEL MIRINO DI PD E PALAZZO CHIGI PERCHÉ FA PARLARE ANCHE I PACIFISTI. VESPA E ANNUNZIATA CONFERMATI

● **ROSELLI A PAG. 8 - 9**

INTERVISTA AL GIURISTA FERRAJOLI
 "Draghi alle Camere, poi chiedi il negoziato con gli altri capi Ue"

● **SALVINI A PAG. 7**

» **LA NUOVA EDILIZIA**

"Casa elegante con bunker anti-atomico"

» **Tommaso Rodano**

Zona elegante, villa nobiliare con ampio giardino all'inglese, piscina con vista su un pregiato bunker antiatomico. La guerra è vicina e il mercato immobiliare lo sa.

A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Sdegnati ma al calduccio a pag. 5
- **Mini Nyt-Biden-007**, gioco delle parti a pag. 4
- **Caselli** La mafia è viva finché serve a pag. 18
- **Freccero** Tg1, propaganda di guerra a pag. 9
- **Pipitone** La vera storia delle stragi a pag. 11
- **Valentini** Informazione non è rissa a pag. 11

LO SCANDALO 1 ANNO DOPO

Ungheria: loggia no, però reati sì

● **MASSARI A PAG. 15**



La cattiveria

Il Cremlino: "Impossibile celebrare la festa del 9 maggio a Mariupol". Non riescono più a trovarla

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

PARLA ANDREA CRISANTI

"Covid in equilibrio, ma i morti saranno alti come nell'800"

● **MANTOVANI A PAG. 17**



CHE C'È DI BELLO

La mala a Milano, Virginia in giostra, Handke nel bosco

● **DA PAG. 20 A 23**



IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Ab. Post. - DL 3033/2002 Conv. L. 4/2004 Art. 1, c. 1, LET. B) MILANO



ANNO XXVII NUMERO 107 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 7 E DOMENICA 8 MAGGIO 2022 - € 3,50 + € 0,50 REVIEW n. 7 + € 8,00 "IL MONDO DOPO PUTIN"

Più orgoglio, meno senso di colpa. Un gran libro da regalare alle scuole per sconfiggere il tarlo delle democrazie liberali: l'autoflagellazione

Bioguembe metterà di sentire in colpa. Bioguembe metterà di sentire in colpa. Bioguembe metterà di sentire in colpa...

occidentale, alimentando il senso di colpa dell'occidente e dando forza a uno spirito diffidente, devastante e corrosivo, che ha permesso di regalare un'autostrada ai suoi nemici esteri. La più grande minaccia alla nostra civiltà, scrive Murray, non viene da una intimità...

lungo termine: ha trasformato il passato in un'arma autostrutturata, ha convinto le nuove generazioni che la nostra civiltà sia intrinsecamente malvagia e che per questo debba essere rinseguita, svuotata e rifiutata...

nei confronti dei nemici dell'Europa. Ed osservando quel brodo di cultura che Putin, quando la guerra è iniziata, ha probabilmente pensato di trovare quello che poi non si è trovato di fronte: un'oca indebolita, molle, incapace di difendere se stesso. Il grave errore di Putin - ha detto seri il presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola - è stato presumere che le nostre differenze siano una debolezza...

Il calendario del 2023

Così Draghi potrebbe dover restare più a lungo a Palazzo Chigi

Grandi nomine e Pnr. Ecco perché al Quirinale si registra sulla durata massima della legislatura

Tentazione ottobre? No

Roma. È tutto un innoce di date, di calcoli da cui discendono previsioni, di conti fatti col calendario alla mano che prefigurano scenari. E sono scenari diversi, quelli delineati nei giorni scorsi tra le stanze di Palazzo Chigi e quelle del Quirinale. Perché se è vero, com'è vero, che di fronte alle fibrillazioni crescenti Roberto Garofoli ha studiato l'eventualità di un precipitato degli eventi a ottobre, forse anche solo per valutare ogni possibile dinamica e farvisi trovare pronto, al contrario i consiglieri del capo dello stato hanno studiato la via lunga la quale la legislatura possa essere prolungata al massimo, o quantomeno condotta al suo esito naturale, che poi è un po' lo stesso. Il che consentirebbe, tra le altre cose, che a gestire la decisiva partita delle nomine di Eni, Enel e Poste, sarebbe comunque Mario Draghi. E che gli garanti verrebbero anche per la rata del Pnr di giugno 2023.

Parla Marcello Pera

"Meloni è votabile, Salvini a Mosca? E chi lo aspetta? Mah. Putin va fermato, ora, e per gli armi"

Roma. Marcello Pera è dunque "meloniano"? "Sono un uomo libero. Vado dove penso di poter dire qualcosa". E infatti è andato a Milano all'avvento di Giorgio Meloni. Dicono che Pera, dopo Salvini, "si è venduto ancora". Quanto l'hanno pagato? "E' noto che sono un mercenario avido. Ma Meloni mi ha dato una fortezza in rubli". Quanto ai pagarmi, in nero, ma lo rifiutavo. Tutto contabilizzato e tracciabile". Ed è chiaro che insieme all'ex presidente del Senato, già fondatore di Forza Italia, sorridiamo. Torniamo a Salvini? "Sulla guerra la sua posizione mi turba". Putin? "Chi non vuole spendere armi all'Ucraina potrebbe presto imbarcarsi per difendersi". (Continua segue a pagina quattro)

Aria di Michetti bis

Meloni e Salvini non si parlano e per le regionali del Lazio si sfilta Lollibrida. Un film gli visita

Roma. Tira una leggera aria di "Michetti bis" nel Lazio. A dieci mesi dalle regionali, il centrodestra è pietrificato. È il riflesso del (non) rapporto fra Matteo Renzi e Giorgio Meloni. Ma intanto la coazione a ripetere inizia a farsi largo. Sulla carta, il dopo Zingaretti è una partita più che alla portata per le destre. Si dovrebbe votare insieme alle politiche. C'è il turno unico. I Fratelli del Lazio, nel senso dei meloniani, per i sondaggi sono sopra al 25 per cento. Tuttavia, come per la scelta del candidato sindaco di Roma, la corsa inizia a essere segnata dai gran rifiuti. Francesco Lollibrida si è sfilato. (Continuati segue a pagina quattro)

• ECCO LE TRE FESSENIE DEI POPULISTI SUL RISCHIO Giannino a pagina tre

• "NO ALLO SCIOPERO". PARLA GRASSO, EX PRESIDENTE ANNI Antonicucci a pagina tre

LA LINEA DURA CHE SERVE PER FARE LA FESTA A PUTIN

Il 9 maggio di Vladimir Putin, tra vittorie da rivendicare e guerre da dichiarare

È solo il Cretino Collettivo nella sua fase fenile che non capisce la differenza tra Saddam e Zelensky

L'embargo sul petrolio è a portata di mano, nonostante Orbán che gioca con il fuoco

I combattenti di Azovstal non sono 300 spartani. Un'altra nave da guerra russa colpita nel Mar Nero

Roma. La data di lunedì 9 maggio è attesa con eccitata pazienza dai sentinieri che lasciano la Russia e l'Ucraina appese a quelle che saranno le parole di Vladimir Putin. Il presidente russo ha reso la festa in cui si celebra la vittoria dell'Unione sovietica sulla Germania nazista, la fine della Grande guerra patriottica, un giorno importantissimo, con cura particolare dal 2008: pochi mesi dopo iniziò la guerra contro la Georgia. Non ha rinunciato alla parata neppure durante la pandemia, di anno in anno l'ha allestita come un teatro da cui mostrare la Russia al mondo e se prima invitava ospiti internazionali, li hanno partecipato anche Bill Clinton e George W. Bush - con il tempo il numero dei leader disposti ad andare a vedere la potenza della macchina bellica russa è saliti sotto il naso si è ridotto. (Fotografie segue nell'inserito XVI)

DI GIULIANO FERRARA F are storia e fare verità sono due cose impossibili e diversi tra loro. Per questo alla fine c'è la fede, che però è diversa dalla credenza, e c'è la liturgia della fede e del mistero che è diversa dalla propaganda e dall'ovvio santificato. Il mondo è ricco di studiosi accademici intellettuali che importano (Pankaj Mishra, Peter Frankopan, forse anche Noam Chomsky), gente che fa seriamente storiografia dei poteri - o sociologia storica dei sistemi, tra oriente e occidente, tra colonialismo, imperialismo, imperialismo e dominazione culturale. Sono in genere critici radicali della vita recente della storia dal punto di vista della cultura, del pensiero, dell'oblio, la forza con cui si prolungano nel tempo moderno e che parlano di egemonismo, unilaterale, unilaterale, tecnologia, finanza e complesso militare.

Sulla vittoria

Il G7 + Ucraina nel V-day europeo e la festa dell'Ue e della libertà a Kyiv contro i missili di Putin

Milano. Domenica i paesi del G7 faranno una videoconferenza assieme al presidente ucraino, Volodymyr Zelensky, per parlare del sostegno alla controffensiva contro le forze di Vladimir Putin, delle sanzioni, dei prossimi passi e per celebrare il giorno della vittoria contro il nazismo, "la data storica della fine della Seconda guerra mondiale in Europa", ha detto la portavoce del governo tedesco annunciando l'incontro - la Germania ha la presidenza del G7. Questa settimana il Parlamento ucraino ha spostato la festa della vittoria dal 9 maggio al 9 maggio, un gesto simbolico che sa di nuova appartenenza. "La vittoria non è celebrata in modo uguale e nella stessa data da tutti i paesi occidentali (in Italia festeggiamo il 25 aprile)". (Prodotti segue nell'inserito XV)

Todos liceales, anche no

odos coballos, se mi Carlo e' V' Fabbia mai detta, non era una grande idea nemmeno allora. Tutti cavalieri è nessun cavaliere, e se servisse la controparte: eccole adesso persino i profeti dell'ovale uno vogliono farsi l'alta scuola di politica, le Fratello che dei grillini per diventare todos senpatores della politica. Ieri eravamo troppo presi a valutare la notizia che Carlo Calenda da ragazzo fumava le canne per cogliere appieno una sua idea contestabile. Sulla scuola. Lui vorrebbe todos liceales. "Smettiamola di trascurare il sapere non funzionale", aveva detto al Corriere. "Tutti i ragazzi di qualunque condizione sociale devono fare il liceo, gli studi professionali e tecnici devono essere rinviati a dopo". Spiega: "Prima dobbiamo formare uomo e cittadino. Si imparano arte, storia, musica, cultura, cose che danno un vantaggio competitivo dopo e che, soprattutto, eviteranno la frustrazione che deriva dall'essere incanalati verso una professione". A parte la spolverata di sbobismo, l'idea di trasformare in liceali tutti gli studenti è una vecchia ciabatta della sinistra: una foglia di fico per far finta di avere prodotto un'uguaglianza che invece non c'è e non arriverà. Troda press per il culot, invece. (Maurizio Crispini)

Andrea's Version

L'accetta è un attrezzo manuale utilizzato nella lavorazione e nel taglio della lega. E' anche usata per l'attività di estrazione del sughero. Viene adoperata in genere con una sola mano, impugnandola all'estremità del manico e colpendo il tronco con un angolo di circa 90 gradi; il modello canadese viene abitualmente usufruito anche nello scottismo dai ragazzi in campo. L'accetta, a ben vedere, è un bel mistero. Taglia gli abeti, e in quel caso semplicemente fa il suo mestiere. Allorché il boscaiolo non c'entra una beata mazza e l'accetta viene usata invece come l'altrovieto a Elad, in Israele, per squartare e massacrare tre abeti che camminano per la strada e ferisce altri sei, allora per il pacifista tutto cuore, o per Conte il virtuoso, una offensiva l'accetta non può essere. E' pure il missile Pershing, volendo, può essere fruttuosamente usato per aprire crateri che fanno uscire allo scoperto i fanghi porcini.

Bruxelles. A causa dell'opposizione dell'Ungheria, due ministri degli Esteri basciatori degli stati membri dell'Unione europea ieri non sono bastati per sbloccare lo stallo sul sesto pacchetto di sanzioni contro la Russia, proposto mercoledì dalla Commissione. Il primo ministro, Viktor Orbán, ha accusato Ursula von der Leyen di aver lanciato una "bomba nucleare" contro l'economia del suo paese con l'embargo sul petrolio russo. La deroga iniziale concessa all'Ungheria (e alla Slovacchia) di un anno in più per applicare il divieto di importare, ma la sua attuazione non è stata sufficiente a fargli cambiare idea. E nemmeno la seconda offerta presentata ieri, con un embargo fino alla fine del 2024 per l'Ungheria e Slovacchia e fino a metà del 2024 per la Repubblica ceca. Questi paesi non sono solo fortemente dipendenti dal petrolio russo, ma hanno anche un'infrastruttura di raffinerie e oleodotti fatti sulla Russia. Alzando sempre più la voce, ieri Orbán ha chiesto all'Ue cinque anni di tempo e i soldi per ristrutturare le sue raffinerie. Anche se la Russia, nonostante abbia ricevuto concessioni e tempi più lunghi, ha obiettato al divieto per i suoi nativi l'industria europea di eguagliare nelle possibilità e di tutela della libertà. Frankopan scrive integralmente la storia dal punto di vista della Via della seta, ricorda i fatti e li legge con altri occhi, spesso sprovvedutamente, dai mongoli al commercio delle pelli e delle perle al colpo di stato che Chomsky dice per il petrolio. Chomsky ha il sistema di sicurezza degli Stati Uniti il suo spauracchio, la giustificazione secondo lui di ogni male inferto alla giustizia e alla pace per ogni dove. Sono persone serie, scrivono e pensano con raziocinio, documentano: credo che sbagliano ottica, ma fare storia è una letteratura e fare verità, come dicevo, una leggenda con basi più o meno solide. Chi siamo noi per giudicare? (segue nell'inserito XVI)



GIORGIA COSA GUARDA? IL GRAFICO DEL PREZZO DEL GAS... LA BURLA DEL FUTURO... SU FPI... SFRANCARE COALIZIONE... ENI... LA GIORNA LO FA... MARCH - DOB UN BUSINESS BEL...

Speculano sull'Ucraina

"Il M5s ha votato per le armi, poi ha cambiato idea in 15 giorni". Casini risponde a Conte

Roma. Che cosa si risponde a chi (vedi l'ex premier e verriere a Cinque Stelle Giuseppe Conte) vuole un voto sulle armi inviate alla resistenza ucraina? Il senatore ed ex presidente della Camera Pierferdinando Casini ricorda che "tutto quello che è stato fatto dal governo ha ricevuto uno specifico mandato dal Parlamento, e che il documento votato in Parlamento è la copertura istituzionale dei servizi, in questo assicurando la trasparenza della procedura". Non sembra però che tutti siano dello stesso avviso, se è vero che il Movimento Cinque Stelle sta preparando un documento che chiede "lo stop all'escalation". "Ma allora il problema è un altro", dice Casini: "Non è certo del governo che, ripeto, è stato trasparente, ma delle forze politiche che hanno chiesto un impegno di conferimento del mandato al governo sulla questione delle armi alla resistenza Ucraina". E se una forza politica ha cambiato idea", dice Casini, "devo farlo presente, anche se mi pare singolare che si cambi idea dopo quindici giorni, sulla base dell'emozionalità". (Risolti segue nell'inserito XVI)

Roma. Il presidente ucraino, Volodymyr Zelensky, ha detto che i denari all'acciaieria Azovstal è come l'inferno. Da due mesi, i civili rintanati nei sotterranei vengono bombardati e vivono con la morte attorno. Si è pensa a Mariupol si pensa all'inferno, lo ha detto Zelensky, ma lo hanno detto anche il segretario generale dell'Onu, António Guterres, e il sindaco legittimo della città, Vadym Bohachenko. Le bombe russe continuano a tormentare l'acciaieria e i mezzi per evacuare i civili, se sono rimasti circa duecento, fanno fatica ad avvicinarsi. I combattenti dentro all'impianto resistono, ma il contrattacco, ma il senso della loro resistenza non sta più nella vittoria a Mariupol, quanto nel non consentire che le truppe russe raggiungano gli altri soldati. Più resisto Mariupol, più si rinfida l'avanzata dei russi nel Donbas e più tempo hanno gli ucraini per riformarsi. La resistenza di Azovstal è importante per tutta la nazione. Il ministro degli Esteri, Dmitry Marashkov, ha detto che i primi oppositori di Vladimir Putin, ha scritto che Azovstal sono le Termopoli del Ventunesimo secolo, alludendo alla battaglia dei trecento spartani contro i persiani. Il paragone rende bene il senso della resistenza, ma rimpicciolisce il suo valore. La differenza fra le Termopoli e Azovstal sta nel fatto che i combattenti ucraini per due mesi hanno ritardato e stanno ritardando l'avanzata dei russi, hanno impegnato e spremuto le forze russe che Mosca avrebbe dovuto e voluto dispiegare altrove nel Donbas per dare inizio al grande attacco. A Mariupol resistono perché dopo questi due mesi di combattimenti feroci, i soldati russi andranno a schierarsi lungo la linea del fronte verranno da un assedio interrotto, dal tentativo di prendere un'acciaieria fatta di cancri e labirinto costruita in tempi sovietici per resistere a un attacco nucleare. E' questa resistenza che consente oggi agli ucraini di contrattaccare a nord-est, a fare azioni nelle aree di Kharkiv e Izum. Le Termopoli furono una battaglia, non una strategia. Azovstal è parte di una strategia e non solo una battaglia.

Zelensky aveva detto: "Non voglio che la storia dell'Ucraina diventi una leggenda sui 300 spartani". E oggi è convinto di poter rompere l'assedio, dice che non è stato eletto "presidente di una mini Ucraina". Per lui i ponti diplomatici non sono tutti bruciati e sarebbe disposto ad accettare un accordo di pace se l'esercito russo si ritirerà dalle posizioni prese dopo il 24 febbraio; quindi pur rimanendo in Crimea e Donbas che potrebbero essere oggetto di un secondo negoziato. La strategia ucraina si muove unitaria, agile e ieri, secondo fonti non confermate avrebbe colpito un'altra nave da guerra, l'ammiraglio Makarov, nel Mar Nero. Proprio vicino all'Isola dei Serpenti. (Micol Flammini)

Da oggi in edicola e online con il Foglio ci sono le storie e i ritratti del mondo dopo Putin, con autori internazionali e italiani.

Mps tutti assolti

Non solo gli errori dei vertici, anche anni di giustizialismo hanno fatto male al Monte

Roma. Assolto l'ex presidente Giuseppe Mussari (7 anni e 6 mesi in primo grado) assolti l'ex direttore generale Antonio Vigni (7 anni e 3 mesi) e l'ex responsabile area finanza Gianluca Baldassarri (4 anni e 8 mesi), assolti anche le banche Deutsche Bank AG, la sua filiale londinese e Nomura non c'era nessun dolo nelle operazioni di finanza strutturata, Alexandria e Santorini, Chianti Classics e Fresh, effettuate da Rocca Salimbeni tra il 2006 e il 2012. I giudici della Corte d'Appello di Milano hanno ribaltato la sentenza di primo grado sugli ex vertici del Monte dei Paschi di Siena imputati nel processo per presunte irregolarità che sarebbero servite a occultare le perdite causate dall'acquisto della banca Antonveneta. Per la Corte su diversi capi "le condotte si sono estinte per prescrizione", per altre accuse "il fatto non sussiste" o "non costituisce reato". Tutti assolti. Quello che era stato presentato come uno dei più gravi scandali bancari della storia d'Italia non ha rilevato penalità. E' una gigantesca montatura che ha distrutto carriere e forse anche vite umane (resta un mistero la morte di Davide Rossi, il capo della comunicazione del Monte) e sulla quale sono state costruite fortune politiche e professionali.

Imprese grandi e pigre

L'istat schiaffeggia i big del made in Italy: "Crollata la spesa per l'innovazione". Svolve necessarie

F inora non ha avuto grande fortuna la mediazione ma il repubblicano giovedì scorso dall'Istat è destinato quantomeno a far discutere. A cominciare dal titolo inequivocabile: "Crolla la spesa delle imprese per l'innovazione". Dei comportamenti messi in atto durante la prima fase della pandemia sappiamo ancora poco, con l'eccezione di due fattori: a) la capacità dei fornitori di restare agganciati alle catene internazionali del valore e in particolare al sistema renano; b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annullato i piani di investimento". Comunque, l'investimento in ricerca e sviluppo di investire è stimata in 5 punti percentuali. In parallelo però "c'è stata una spinta importante all'adozione di nuovi, b) la velocissima e larga conversione allo smart working. Il report dell'Istat corre in parte il vuoto e ci consegna, prendendo in esame il periodo 2018-2020, una fotografia più larga e per molti versi impietosa. Corregge, infatti, il facile racconto di imprese medio-grandi più innovative e Pmi conservatrici. Purtroppo la ricerca è trasversale alla dimensione. Sostiene l'Istat sulla base della rilevazione ultimata a dicembre 2021: "La crisi associata all'emergenza sanitaria ha ridotto pesantemente la propensione a innovare delle imprese" (soprattutto medie e grandi) e causato un crollo delle spese per l'innovazione. Oltre un quinto delle medie e grandi imprese ha differito/annull



il Giornale



9 771124 883008

20507

SABATO 7 MAGGIO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 108 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

«Con moltissima passione», la biografia-ritratto di Verdi da oggi in edicola

CRISI MILITARE

L'ARMATA ROTTA DI PUTIN

Kiev annuncia l'affondamento di un'altra nave. Persi già 1.500 mezzi blindati, e sul campo i russi stentano: annullata la «sfilata della vittoria» a Mariupol

ZELENSKY OFFRE LA CRIMEA PER LA PACE, «NIET» DA MOSCA

Dopo l'affondamento della Moskva colpita anche la Makarov, la più moderna fregata russa. Uno smacco per Putin che annuncia: niente sfilata della vittoria.

servizi da pagina 2 a pagina 8

LO ZAR NEL CUNICOLO DELLA FORT ALAMO UCRAINA

di Augusto Minzolini

L'assedio alle acciaierie Azovstal a Mariupol si è trasformato nell'emblema della guerra sbagliata di Vladimir Putin. Ieri lo Zar ha subito un'altra sconfitta: la tanto pubblicizzata parata del 9 maggio per la vittoria contro il nazismo sulle macerie di una città trasformata in un inferno, con tanto di sfilata di prigionieri ucraini, è stata annullata, visto che quell'ultimo caposaldo non è stato ancora conquistato. Ma per essere più chiari, questa battaglia gli strateghi del Cremlino l'hanno già persa in ogni caso sul piano mediatico. Se la resistenza di quei «1500» (nell'iconografia epica il numero diventa il soggetto collettivo di chi compie l'impresa, come i «300» delle Termopili) durerà ad oltranza, l'esercito russo, con tanto di cececi al seguito, incasserà un altro smacco. Se, invece, alla fine si assisterà ad un massacro o quel gruppo di combattenti dopo mesi e mesi cederà, Putin avrà perso ugualmente perché questa battaglia, sulla carta senza speranza, si trasformerà in un elemento identitario per la nazione ucraina. Più o meno come Fort Alamo lo fu per gli Stati Uniti.

Zelensky, che forse non sarà un gran politico ma sicuramente è un mago nella comunicazione, lo ha capito da un pezzo e già più di un mese fa ha conferito al capo del battaglione Azov, Denis Prokopenko, la più alta onorificenza del Paese: «Eroe dell'Ucraina». Quasi che fosse, appunto, un novello Davy Crockett che dopo la morte fu insignito dell'«Official State Hero Of Texas». E da allora il presidente ucraino, secondo copione, lancia appelli ai difensori di Azovstal spronandoli a resistere. Si può scommettere (già girano voci in proposito) che in capo ad un anno la battaglia delle acciaierie di Azovstal diventerà il soggetto di un colossal ad Hollywood. La vicenda sembra fatta apposta per colpire l'immaginario degli americani e per diventare un efficace strumento di propaganda.

Resta da capire perché Putin si sia ficcato in una situazione senza sbocco. Dal punto di vista mediatico si ritrova stretto in un cunicolo come i difensori di Azovstal. La ragione è semplice e in fondo spiega molti dei paradossi, degli errori, delle contraddizioni dello Zar e della sua guerra sbagliata: al Cremlino ragionano come 40 anni fa. Né più, né meno. Tutto si gioca sui rapporti di forza. Nell'era della comunicazione che diventa sempre più sofisticata, il momento clou della strategia mediatica globale del Cremlino sarà lunedì prossimo, nel «giorno della vittoria» contro il nazismo, quando sulla Piazza Rossa sfileranno carri armati e missili e nei cieli voleranno i bombardieri supersonici. Più o meno la replica dei filmati che riprendevano mezzo secolo fa nello stesso anniversario, magari pure in bianco e nero, la nomenklatura sovietica. La verità è che la Russia non è cambiata. Si è trasformato il regime. Ha assunto un altro volto. Null'altro. Basta pensare all'intervista del ministro degli Esteri Lavrov a Rete4. In un mondo profondamente cambiato dal Web e da uno sviluppo tecnologico irresistibile, la Russia è rimasta, per buona parte, quella di quaranta anni fa. Per cui ha una sola possibilità per vincere: costringere il mondo a riportare indietro le lancette della Storia.

PREMIER IN AULA, MA SENZA VOTO

Armi, Conte resta solo
L'irritazione di Draghi

di Adalberto Signore

Dopo giorni passati ad ascoltare Conte che sollecitava il premier a rifire in Parlamento sull'Ucraina, Palazzo Chigi mette un punto fermo. Draghi non si presenterà alle Camere prima del viaggio negli Usa.

a pagina 8

LA CINA STRINGE L'ALLEANZA

L'intesa fra Xi e Vlad
Prove di «anti-Nato»

di Vittorio Macioco

La Cina è lì, vicina, anche se qualche volta nei discorsi sulla guerra in Ucraina finisce ai margini, come se fosse altrove, tra gli attori non protagonisti. È il più miope degli errori di prospettiva.

a pagina 6

L'EPICA BATTAGLIA ALL'AZOVSTAL

La resistenza infinita
della fabbrica-mondo

di Andrea Cuomo

Tutta Mariupol, tutta l'Ucraina, tutta un'idea di ribellione, di speranza è asserragliata da due mesi in una vecchia fabbrica, l'acciaieria Azovstal, in pugno a un pugno di soldati disperati e spericolati.

a pagina 4

«MISURA INUTILE»

Centrodestra all'attacco del reddito grillino

Dopo il catasto, battaglia all'assistenzialismo. Berlusconi: «Fi garante dell'unità»

IL COMPLEANNO DELLO STILISTA

L'imperatore Valentino fa 90
Una vita a disegnare bellezza

Daniela Fedi

alle pagine 18-19



MAESTRO Valentino compirà 90 anni l'11 maggio

DA 0-2 A 4-2 CON L'EMPOLI

Rimonta da paura, Inter prima

Bonso e Visnadi a pagina 28

Pier Francesco Borgia

Silvio Berlusconi detta la linea moderata di Forza Italia sul conflitto in Ucraina: «Noi non siamo guerrafonda, ora un nuovo ordine europeo». E dopo il catasto il centrodestra va all'attacco del reddito di cittadinanza.

con Cottone e servizi alle pagine 10-11

«LA DESTRA NON VADA AL POTERE»

Strana democrazia:
decide la Boldrini
chi governa l'Italia

di Francesco Maria Del Vigo

a pagina 10

all'interno

INTERVISTA A MUSUMECI

«Sicilia ferma
per i veti M5S
sul Ponte»

Gian Maria De Francesco

Il governatore siciliano Nello Musumeci si è battuto perché il Ponte sullo Stretto rientrasse nelle priorità di Palazzo Chigi. «Ma escludo che il governo abbia interesse a realizzarlo», dice al Giornale.

a pagina 12

4 SU 10 NON LAVORANO

Mamme sì,
ma fuorigioco
Italia bloccata

Valeria Braghieri

Verrebbe da dire che ci abbiamo provato ma non ci siamo riuscite. Per la festa della mamma (domani), Save the Children racconta che siamo tornate indietro di settant'anni. Senza un posto, con troppi ruoli.

a pagina 17

IL GIORNO

SABATO 7 maggio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Dossier Save The Children, bene solo i servizi

**Lavoro, sostegni e cura
Mamme equilibriste:
la Lombardia le aiuta poco**

Ballatore in Lombardia



Indagini chiuse, Ziliani soffocata

**Giallo di Temù
«Il trio diabolico
agì all'unisono»**

G.Moroni e Raspa in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Armi a Kiev, la maggioranza vacilla

Conte assedia Draghi: devi riferire in Parlamento prima del viaggio negli Usa. No del premier. Ma anche Salvini va in pressing Europa divisa sulle sanzioni, Orban impedisce l'accordo sullo stop al petrolio. Mar Nero, gli ucraini colpiscono un'altra nave russa

Servizi
da p. 3 a p. 7

Contro Putin, ma per quanto?

**Lavrov ha scelto
una tv italiana
E il motivo c'è**

Bruno Vespa

Mario Draghi si è spazolato la giacca da un visibile strato di polvere che non gli consentiva di presentarsi in Europa con la inappuntabile grisaglia di sempre. Senza la delega fiscale era impossibile procedere ed ecco confermata la tassazione agevolata per Bot e affitti richiesta dal centrodestra e ragionevoli garanzie che il catasto urbano sarà arricchito degli immobili fantasma e non appesantito da una importante rivalutazione di quelli emersi. I 5 Stelle - basiti all'idea che il governo appoggi il sindaco di Roma nella costruzione di un termovalorizzatore uguale a quelli esistenti in tutte le capitali del mondo - hanno ottenuto che il bonus di 200 euro vada anche ai percettori del reddito di cittadinanza.

Continua a pagina 2

LA NUOVA PORTAVOCE SCELTA DA BIDEN ROMPE TUTTI I TABÙ



A sinistra, la nuova portavoce di Biden, Karine Jean-Pierre, 45 anni, con Jen Psaki (43), che le cederà l'incarico

**Karine fa la storia
Afroamericana e gay,
svolta alla Casa Bianca**

Dalla ex ragazza di Stamford alla figlia di emigrati haitiani esponente del movimento Lgbtq. La casa Bianca cambia immagine: portavoce del presidente Usa Joe Biden diventa infatti Karine Jean-Pierre, la prima afroamericana in questo ruolo.

Pioli a pagina 10

DALLE CITTÀ

Milano

**Malamovida
stretta sul centro
e al Fuorisalone
niente street food**

Mingoia nelle Cronache

Milano

**Atm paga la patente
a chi vuole fare
l'autista di bus**

Anastasio nelle Cronache

Pavia, l'autopsia

**Gigi Bici ucciso
da un colpo
sparato da vicino**

Marziani nelle Cronache



Non si era mai spostato dalla sede del processo

**Per casa l'aula-bunker
Ecco dov'era Buscetta**

Femiani a pagina 15



La rivoluzione di Google, Apple e Microsoft

**Addio alle password
Ci basterà il cellulare**

Bolognini e Ponchia a pagina 16

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO actifit®

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Actifit® è un marchio di Bioactor b.v. Il logo Actifit® è di proprietà di Bioactor b.v.



Oggi su Alias

GUERRA DI SPAGNA I racconti degli ultimi reduci delle Brigate internazionali nel documentario «I primi saranno gli ultimi»



Alias domenica

DAŠA DRNDIĆ In una prosa limpida e combattiva, la scrittrice croata elegge protagonista del romanzo «Belladonna» un ex accademico



Visioni

TEATRO Sul palcoscenico i nuovi lavori di Angelica Liddell e Constanza Macras, ragazze contro in un tempo confuso
Capitta, Pedroni pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 7 MAGGIO 2022 - ANNO LII - N° 109

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Militare ucraino a Irpin Foto Diego Herrera/Ap



Fino in fondo

L'offensiva russa aumenta d'intensità ma non sfonda e nel Mar Nero va in fiamme un altro pezzo pregiato della flotta di Mosca. Civili via col contagocce da Azovstal. Domani G7 con Zelensky. Dagli Usa più droni all'Ucraina, dall'Ue meno sanzioni alla Russia: il niet ungherese gela il nuovo pacchetto. Amnesty: «Crimini di guerra documentati a Bucha» **pagina 2,3**

Ramstein, la svolta
La guerra angloamericana da remoto

ALBERTO NEGRI

Per capire che la guerra in Ucraina è cambiata non ci vuole uno stratega. Basta alzare lo sguardo all'orizzonte del Mar Nero con l'«Admiral Makarov» colpita da un missile guidato probabilmente da un drone americano. Nelle prime settimane di conflitto Biden si era rifiutato di autorizzare aiuti militari con armi offensive o di istituire una «no-fly zone» che coinvolgesse la Nato. Agli ucraini l'Occidente chiedeva di resistere il più possibile, sperando che Putin si impantanasse.

— segue a pagina 15 —

Crisi globale
L'accelerazione, dal Covid a Glasgow e a Kiev

ANTONIO ZUCARO

La guerra in Ucraina rappresenta una ulteriore accelerazione di tendenze generali già gravi. È evidente il collegamento di questo passaggio con la crisi Covid e la Conferenza sul clima di Glasgow, che hanno diffuso nelle classi dirigenti dei paesi sviluppati la consapevolezza dell'inconciabilità tra il modello di sviluppo, di produzione, di consumi affermatosi a livello mondiale e i processi innescati dal conseguente deterioramento dell'ambiente.

— segue a pagina 14 —

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO NEGLI USA SENZA PASSARE IN PARLAMENTO. CONTE: «DELUSO»

Draghi: prima da Biden, poi alle camere

■ Dopo le tensioni degli ultimi giorni sul conflitto in Ucraina, l'escalation e le modalità del coinvolgimento italiano ed europeo, Giuseppe Conte insiste: «Mario Draghi venga in parlamento anche prima di andare in missione alla Casa Bianca». Da Palazzo Chigi trapela

una risposta gelida: «I tempi sono stretti e la richiesta di Conte è isolata, se ne parla al ritorno del premier dagli Stati Uniti». Cioè tra due settimane. Conte spera di convincere anche il Partito democratico e il resto della maggioranza, e considera che l'escalation in

corso giustifichi almeno un'altra votazione. Intanto, dal ministero della difesa arriva una rettifica alle dichiarazioni di Lorenzo Guerini sulle armi all'Ucraina: «Solo munizioni a cortissimo raggio a solo scopo difensivo».

SANTORO A PAGINA 5

INTERVISTA A VIJAY PRASHAD
L'ultima guerra del mondo di ieri

■ Parla l'editore e giornalista Vijay Prashad: «I russi hanno costruito un ponte di terra tra Donetsk e la Crimea a cui non rinunceranno». Intanto, «secondo

la Fao, quasi tre miliardi di persone lottano con la fame». Ma «per la prima volta la spesa militare globale ha superato i 2.000 miliardi di dollari» **CLAUSI A PAGINA 4**

Lele Corvi



IRLANDA DEL NORD
Sinn Féin vince, ma forse non basta



■ Straordinario risultato di Sinn Féin che ottiene la maggioranza relativa. Gli unionisti del DUP però minacciano lo stallo. Un cambio al vertice, con un repubblicano primo ministro e uno rappresentante del DUP suo vice non è scontato.

ENRICO TERRINONI A PAGINA 7

Diritti delle donne
Un cattivo esempio dalla Corte Usa

MASSIMO VILLONE

Negli Stati Uniti l'opinione pubblica e i media si spaccano sul prospettato abbandono da parte della Corte Suprema di Roe v. Wade (1973), che iscriveva la scelta della donna di porre fine alla gravidanza tra i diritti costituzionalmente garantiti a livello federale.

— segue a pagina 15 —

RAPPORTO SHOCK
Germania, conferma della «realtà razzista»



■ Nelle istituzioni, al lavoro, nelle scuole o nei vagoni della metro; la relazione voluta dal governo rivela il virus che appesta la società: per il 90% dei tedeschi il razzismo «è parte della vita quotidiana», per il 65% lo Stato pratica la «discriminazione razziale».

SEBASTIANO CANETTA A PAGINA 8

all'interno

Mps «Tutti assolti», sentenza ribaltata in appello a Milano

MARIO FIERRO

PAGINA 8

Taranto Ex Ilva, la rabbia operai: «Governo assente»

ADRIANA POLLICE

PAGINA 6

Francia Il Ps ha detto Sì, accordo con Mélenchon

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 7





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DIXXX-N°124 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 06/06/98

Fondato nel 1892



Sabato 7 Maggio 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il personaggio
Addio a Pisani
l'artista global
che non ha mai
lasciato Napoli
Pasquale Esposito a pag. 14



Il palinsesto
"Gattopardo", Ferrante
e Zerocalcare: Netflix
presenta le nuove sfide
Titta Fiore a pag. 15



I costumi
Canarie, l'esodo
degli italiani
in smart working
lavoro e vacanze
Paolo Traversi a pag. 13



Il discorso di Draghi
L'EUROPA
PIÙ FORTE
CHE DIVIDE
LE DESTRE

Giorgio La Malfa

Per le generazioni divenute adulte dopo la caduta del Muro di Berlino nel novembre del 1989, l'espressione "la guerra fredda" è sostanzialmente sconosciuta. Probabilmente pochi ricordano il discorso pronunciato nel marzo del 1946, a un anno dalla fine della seconda guerra mondiale, da Winston Churchill a Fulton nello Stato americano del Missouri. «Da Stettino nel Baltico a Trieste nell'Adriatico - disse Churchill in quella occasione - una cortina di ferro è scesa attraverso il continente. Dietro quella linea giacciono tutte le capitali dei vecchi stati dell'Europa Centrale e Orientale. Varsavia, Berlino, Praga, Vienna, Budapest, Belgrado, Bucarest e Sofia; tutte queste famose città e le popolazioni attorno a esse, giacciono in quella che devo chiamare sfera Sovietica, e sono tutte soggette, in un modo o nell'altro, non solo all'influenza Sovietica ma anche a un'altissima e in alcuni casi crescente forma di controllo da Mosca». Era l'inizio della guerra fredda.

Da quel momento in avanti, per oltre 40 anni, la politica estera italiana si è mossa lungo due binari ben precisi. Da un lato, vi era l'alleanza con gli Stati Uniti che costituiva, attraverso la Nato, la garanzia di sicurezza e di indipendenza di un Paese collocato quasi ai confini dell'impero sovietico e nel quale operava un partito che, almeno fino alla metà degli anni settanta, non poteva dirsi pienamente allineato alla scelta occidentale.

Continua a pag. 39

Cardarelli, blitz dei Nas: igiene a rischio

Caos pronto soccorso
Il ministro Messa:
l'università collabori

La situazione "esplosiva" del pronto soccorso del Cardarelli è finita nel mirino dei carabinieri del Nas che, in meno di 24 ore, hanno realizzato due blitz all'interno dell'ospedale collinare constatando il rischio per le condizioni igieniche dovute al sovraffollamento.

Chiapparino e Roano
in Cronaca



Le interviste del Mattino

«Io, medico in trincea non posso curare chi soffre e vado via»

«Una bolgia, lascio il posto di primario lavorerò in clinica»

È uno dei 25 medici del pronto soccorso del Cardarelli che ha firmato la lettera di pre-dimensionamento ma chiede di mantenere l'anonimato. E spiega: «Saltate le regole, non posso curare chi soffre, meglio andare via».

Maurizio De Palma, per 20 anni primario di Chirurgia al Cardarelli, altri 8 trascorsi da direttore di dipartimento. A dicembre scorso ha deciso di lasciare in anticipo l'ospedale: «Qui è una bolgia, preferisco una clinica».

Mautone in Cronaca

I missili ucraini frenano Putin

►Colpita un'altra nave: è la fregata russa più moderna. «Perso il 25% delle forze militari»
L'offerta di Zelensky per trattare: pronto a cedere la Crimea. Biden accelera sulle armi

Mariupol, il luogo simbolo della resistenza ucraina



I 20 giorni di battaglia nell'acciaiera

Gigi Di Fiore a pag. 4

Mangani, Ventura e servizi da pag. 2 a 6

Costruire la pace
IL SIGNIFICATO
DEL 9 MAGGIO
PER L'UNIONE
Ferdinando Adornato

Non c'è solo il 9 maggio di Mosca. C'è anche il 9 maggio dell'Europa. A pag. 39

Punto di Vespa
Un anno di riforme né Conte né Salvini fermeranno il premier
Bruno Vespa

Mario Draghi si è spazzolato la giacca da un visibile strato di polvere. A pag. 39

Pasquale Ferrara
«I quattro punti per trattare con il Cremlino»



Il direttore generale alla Farnesina «La Cina non vuole una guerra lunga»

Pasquale Ferrara, direttore generale alla Farnesina, spiega «i quattro punti per trattare con il Cremlino». Capone a pag. 7

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO **actiV50**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. ActiV50 è un marchio di Beactor S.p.A. Il logo ActiV50 è di proprietà di Beactor S.p.A.

Dal Getafe l'esterno sinistro sostituito di Ghoulam

Il Napoli dei giovani di talento dalla Spagna arriva Olivera



Pino Taormina a pag. 17





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 124 ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 7 Maggio 2022 • S. Flavia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [LINKEDIN](#) [FACEBOOK](#) [TWITTER](#)

Dal talent ai live Sangiovanni
«Finalmente libero di suonare senza competere»
Marzi a pag. 21



Oggi c'è Lazio-Samp
Mou, papà Roma
E per la finale è caccia al biglietto
Nello Sport



Tappa in Ungheria
Sprint da padrone per Van der Poel:
prima maglia rosa al Giro d'Italia
Gugliotta nello Sport



Barricate M5S

La politica dell'apparire che trascura i temi reali

Paolo Pombeni

Nel caos, nemmeno tanto calmo, che ad ondate investe la politica italiana, la posizione dei Cinque Stelle e la strategia o tattica del loro presidente meritano un'attenzione particolare. Qualcuno ricorderà che davanti allo stupore di un movimento che aveva guadagnato in non molti anni la rappresentanza di più di un terzo dell'elettorato, il suo inventore e guru, Beppe Grillo, osservò che aveva fatto il miracolo di incanalare la protesta e il rigetto della politica non in una deriva sovversiva, ma in una inserzione, pur estremamente critica, nelle istituzioni democratiche.

Fosse stato così, anche solo parzialmente, sarebbe un buon risultato. Invece, almeno a guardare a quel che accade oggi, l'obiettivo non è stato affatto raggiunto (...)

Continua a pag. 23

Un missile ucraino centra una fregata russa nel Mar Nero: «È la Admiral Makarov». Ma Mosca smentisce

Colpita un'altra nave

Zelensky: «Posso cedere la Crimea» I russi: «Resteremo nel Sud dell'Ucraina»



La fregata russa Admiral Makarov. Evangelisti, Franzese, Manganti e Rosàna da pag. 2 a pag. 6

Cosa significa il 9 maggio per l'Europa

Ferdinando Adornato

Non c'è solo il 9 maggio di Mosca. C'è anche il 9 maggio dell'Europa. La Russia celebra la vittoria sul nazismo: e si temono altre minacciose mosse di Putin. Per noi, invece, è il giorno, prescelto da tempo dall'Ue, come (...)

Continua a pag. 23

I SERVIZI

I problemi di Putin

«I russi hanno perso il 25% delle armi»
Ventura a pag. 3

Mossa di Mattarella

Il Colle: festa unica per le forze armate
Pirone a pag. 5

Verdetto ribaltato per Mussari, Vigni e gli altri

Mps, tutti assolti in appello

«Nessun reato sui derivati»

Michela Allegri

Tutti assolti. Ribaltato il verdetto di primo grado, la Corte d'appello di Milano ha prosciolti dalle accuse gli imputati del processo Mps sui derivati: dall'ex presidente Giuseppe Mussari all'ex dg Antonio Vigni, fino alle banche estere, Deutsche Bank, compresa



la filiale londinese, e la banca giapponese Nomura. Tutti a processo per alcune operazioni che sarebbero servite tra il 2008 e il 2012 per insabbiare nel bilancio di Mps le perdite provocate dall'acquisizione di Banca Antonveneta. Ma l'impianto dell'accusa non ha retto.

A pag. 14
Dimito a pag. 14

Nel decreto energia la norma per aumentare l'Irpef nelle grandi città, Roma esclusa

Più tasse per i debiti dei Comuni

Luca Cifoni

I grandi Comuni in difficoltà potranno sottoscrivere un accordo per il ripiano del disavanzo ed evitare il dissesto. Ma solo a condizione di impegnarsi ad attuare una serie di misure di equilibrio finanziario, che vanno dall'incremento dello 0,2 per cento dell'aliquota dell'addizionale Irpef alla riduzione delle posizioni dirigenziali.

A pag. 7
Bisozzi e D'Alessandro a pag. 7

Stop Ue all'import

Il Cdm si blocca sul divieto di animali esotici

ROMA Governo in tilt sull'impostazione di animali esotici. Su alcune specie sono in conflitto animalisti e commercianti.
Acquaviti a pag. 13

Clima e basso costo della vita: sono già 3 mila

Smart working, l'esodo degli italiani Le Canarie sono la località preferita

ROMA Lo smart working? Alle Canarie è meglio. Sono oltre tremila i nostri connazionali che lavorano a distanza dalle isole spagnole. A favorire la scelta il clima mite, il bas-



so costo della vita e il divertimento garantito dalla movida. Tra le altre mete preferite dai nuovi "nomadi digitali" Portogallo e Sud Africa.
Travisi a pag. 13

American Academy

La fisica Lanzara

«Dalla Sapienza al gotha scientifico»



ROMA La fisica Alessandra Lanzara accolta nella prestigiosa American Academy of Arts and Sciences: «Un onore incredibile per una immigrata». A pag. 19

NOVITÀ

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO actiV

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. ActiV è un marchio di Bioactor s.r.l. Il logo ActiV è di proprietà di Bioactor s.r.l.

Il Segno di LUCA

LEONE, NULLA TI FERMA

Il sestile tra il Sole, il tuo pianeta, e Marte ti trasmette energia, combattività, desiderio di farti strada e di far valere il tuo punto di vista. Marte è il pianeta dell'azione, il verbo fare, difficilmente restarsi con le mani in mano, anzi, se pratici un'attività fisica sarà bene approfittarne. A questo si aggiunge la congiunzione del Sole con Urano: hai energia da vendere, trovati un bell'ostacolo da superare!
MANTRA DEL GIORNO
Niente meglio di un ostacolo alimenta la passione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Studio € 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-Studio € 1,50. "Pisagua e Primavera a tavola" • € 3,80 (solo Roma)



il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente

SABATO 7 maggio 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bilancio delle due fiere fra novità e innovazione

Macfrut e Cibus, l'Emilia Romagna a tavola è la regina

de Franchis nel Fascicolo Regionale



ristora
INSTANT DRINKS

Armi a Kiev, la maggioranza vacilla

Conte assedia Draghi: devi riferire in Parlamento prima del viaggio negli Usa. No del premier. Ma anche Salvini va in pressing Europa divisa sulle sanzioni, Orban impedisce l'accordo sullo stop al petrolio. Mar Nero, gli ucraini colpiscono un'altra nave russa

Servizi
da p. 3 a p. 7

Contro Putin, ma per quanto?

Lavrov ha scelto una tv italiana E il motivo c'è

Bruno Vespa

Mario Draghi si è spazolato la giacca da un visibile strato di polvere che non gli consentiva di presentarsi in Europa con la inappuntabile grisaglia di sempre. Senza la delega fiscale era impossibile procedere ed ecco confermata la tassazione agevolata per Bot e affitti richiesta dal centrodestra e ragionevoli garanzie che il catasto urbano sarà arricchito degli immobili fantasma e non appesantito da una importante rivalutazione di quelli emersi. I 5 Stelle - basiti all'idea che il governo appoggi il sindaco di Roma nella costruzione di un termovalorizzatore uguale a quelli esistenti in tutte le capitali del mondo - hanno ottenuto che il bonus di 200 euro vada anche ai percettori del reddito di cittadinanza.

Continua a pagina 2

LA NUOVA PORTAVOCE SCELTA DA BIDEN ROMPE TUTTI I TABÙ



A sinistra, la nuova portavoce di Biden, Karine Jean-Pierre, 45 anni, con Jen Psaki (43), che le cederà l'incarico

Karine fa la storia Afroamericana e gay, svolta alla Casa Bianca

Dalla ex ragazza di Stamford alla figlia di emigrati haitiani esponente del movimento Lgbtq. La casa Bianca cambia immagine: portavoce del presidente Usa Joe Biden diventa infatti Karine Jean-Pierre, la prima afroamericana in questo ruolo.

Pioli a pagina 10

DALLE CITTÀ

Bologna, il piano della Regione

Pronto soccorso Donini: «Più soldi e personale contro i ritardi»

Barbetta in Cronaca

Bologna, sentenza a giugno

Officine Maccaferri, c'è l'ok dei creditori per il concordato

Carbutti in Cronaca

Serie A, domani la trasferta

Sinisa non molla: sarà in panchina con il Venezia

Giordano nel QS



Non si era mai spostato dalla sede del processo

Per casa l'aula-bunker Ecco dov'era Buscetta

Femiani a pagina 15



La rivoluzione di Google, Apple e Microsoft

Addio alle password Ci basterà il cellulare

Bolognini e Ponchia a pagina 16

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO actifit®

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Actifit® è un marchio di Bioactor b.v. Il logo Actifit® è di proprietà di Bioactor b.v.

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

SABATO 7 MAGGIO 2022

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVICE SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL.EAT -1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVI - NUMERO 108, 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

GNN

OBBIETTIVO EMISSIONI ZERO

Navi a gas, c'è l'ok dei comandanti
«Pronti a fare la nostra parte»

QUARATI / PAGINA 18



PATTO TRA REGIONE, SINDACATI E IMPRESE

Turismo ligure, in arrivo incentivi a chi assume con contratti lunghi

DELL'ANTICO / PAGINA 20



È in edicola il 3° volume LA SIRENETTA

LA MINACCIA ATOMICA SPAVENTA ANCHE GLI ALLEATI DELLO ZAR. LUKASHENKO: «IPOTESI INACCETTABILE». MOSCA, NUOVO SMACCO: AFFONDATA UNA FREGATA

Zelensky offre la Crimea

Proposta di pace del presidente ucraino. Ma la Russia resta fredda: «Non lasceremo mai il Sud»

L'Ucraina sarebbe disposta ad accettare un accordo di pace di compromesso con la Russia se le forze di Mosca si ritirassero «sulle posizioni del 23 febbraio». Lo ha detto il presidente Zelensky, lasciando intendere che Kiev non pretenderebbe la restituzione della Crimea. La Russia, che ieri ha perso un'altra fregata, però, «resterà per sempre nel sud dell'Ucraina», ha subito affermato un esponente del Parlamento di Mosca. Sullo sfondo, la minaccia atomica del Cremlino, che ora spaventa anche gli alleati. **GIULIARICO / PAGINE 2-7**



MARIUPOL, PROSEGUE LA FUGA DALL'ACCIAIERIA MA AZOV NON SI ARRENDE
PEROSINO E MICALIZZI / PAGINA 2

IL FRONTE ECONOMICO

Francesco Margiocco

La mossa di Mosca: confiscati i brevetti degli «Stati ostili»

Con un decreto in reazione alle sanzioni, la Russia autorizza le sue imprese a utilizzare i brevetti dei «Paesi ostili» senza pagare. Al larme in Italia, l'it: «Investimenti in fumo». **L'ARTICOLO / PAGINA 7**

IL GOVERNO

Ilario Lombardo

Conte attacca Draghi anche sul viaggio Usa
Tensione alle stelle

Sale ancora la tensione tra il leader del M5S Giuseppe Conte e il premier Mario Draghi. Ultimo fronte, il viaggio di Draghi negli Usa. «Prima riferisca alle Camere» attacca Conte. **L'ARTICOLO / PAGINA 9**

IL CASO DI QUINTO

I SILENZI SUL DELITTO DI ALICE

GRAZIANO CETARA

«Signora non famola tragica» è la frase con cui un agente prova a tranquillizzare due genitori atterriti dalle minacce di un figlio fuori controllo e avido di soldi. «Non fateci fare la fine dei genitori di Benno», era la richiesta di aiuto, terribilmente profetica nel rievocare il duplice omicidio perpetrato dal trentunenne altoatesino Benno Neumair, che il 4 gennaio 2021 uccise la madre e il padre. **L'ARTICOLO / PAGINA 15**



SUETTA, VESCOVO DEI NO «IL MIO VETO AI PADRINI? IO SEGUO LA DOTTRINA»
MENDUNI / PAGINA 14

ROLLI



COLPITA UNA NOSTRA FREGATA? NON CI RISULTA

L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO

IL PIANO ERDOGAN: FARE IL PUTIN IN CASA DELLA SIRIA

Mentre il mondo giustamente si affanna a cercare di ricacciare indietro il feroce invasore Putin dal bottino che si propone di rastrellare in Ucraina, Erdogan sta cambiando disinvoltamente le carte in tavola in un altro luogo del mondo a cui dovremmo prestare attenzione quotidiana e invadente: la Siria. **L'ARTICOLO / PAGINA 16**

EMOZIONI SENZA FINE AL FERRARIS. BIANCONERI IN VANTAGGIO, MA I TIFOSI ROSSOBLÙ CANTANO. E IL GRIFO REAGISCE



Genoa, come un film: Juve ko 2-1, Criscito si riscatta

Criscito esulta dopo il rigore a tempo scaduto: restare in serie A è possibile (foto Vigo) **GRAVINA E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 40 E 41**

LA POLITICA

Isole pedonali e asili gratis: i piani di Dello Strolago

Mario De Fazio

Il programma per Genova della coalizione progressista guidata da Ariel Dello Strolago è contenuto in 36 pagine e delinea un nuovo progetto di città. Revisione del welfare, asili gratuiti, pedonalizzazioni nei quartieri, nuove spiagge libere attrezzate. Per quanto riguarda i rifiuti, la soluzione proposta è quella del biodigestore. **L'ARTICOLO / PAGINA 22**

MERCOLEDÌ L'INAUGURAZIONE CON IL MINISTRO FRANCESCHINI

Museo dell'Emigrazione, la Memoria salpa da Genova

BRUNO VIANI

Volti di uomini e donne di ogni età, storie di chi è partito. Come Anna Sciacchitano che ha lasciata la sua Sicilia e, sbarcata a Ellis Island il 10 dicembre del 1910, scopre che tutti i suoi bagagli sono andati perduti. È il suo sguardo, perso anch'esso in un momento di disperazione, viene immortalato dallo scatto di un



Una sala del nuovo museo **PAMBIANCHI**

fotoreporter americano, Levis H. Hine. Mercoledì il Mel - Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana - verrà inaugurato alla presenza del ministro della Cultura Dario Franceschini, e l'offerta culturale e turistica del Genova si arricchirà di un nuovo gioiello. **L'ARTICOLO / PAGINA 37**



AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
(15 marzo ore 09:00) - lunedì 14:30 - martedì venerdì 10:30 - 14:30

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
(15 marzo ore 09:00) - lunedì 14:30 - martedì venerdì 10:30 - 14:30





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Bonus edilizi,
pronta la cessione
dei crediti
frazionata ad anno

Giuseppe Latour
— a pag. 26



Decreto aiuti
L'una tantum
in busta fa i conti
con il rinvio
alla decontribuzione

Cannito e Maccarone
— a pag. 23



**Buona Spesa
Italia!**

FTSE MIB 23475,72 -1,20% | SPREAD BUND 10Y 200,60 +3,40 | ORO FIXING 1882,35 -0,53% | NATURAL GAS DUTCH 90,00 -9,09% | Indici & Numeri → p. 27-31

Fiammata dello spread a quota 200

Mercati

Pesano le difficoltà
del Governo e i dubbi
sulle coperture del Dl aiuti

Affondano le Borse e
salgono i rendimenti, gap
BTP-Bund al top dal 2020

Sindrome da rialzo dei tassi sui mercati finanziari. Aumentano infatti i timori per l'arrivo di una stretta monetaria da parte della Bce, dopo le mosse della Fed e di altre banche centrali, per provare a dare una spallata all'inflazione che nell'Eurozona viaggia al 7,5%. Le Borse affondano, esalano i rendimenti dei titoli di Stato. Lo spread, il differenziale di rendimento tra BTP e Bund a dieci anni, è tornato oltre la soglia dei 200 punti base, come non accadeva da maggio del 2020.

Vito Lops — a pag. 3

MATERIE PRIME BLOCCATE

Germania: crolla
la produzione
industriale (-3,9%)
come all'inizio
della crisi Covid

Isabella Bufacchi — a pag. 2

-4,7%

ORDINI ALL'INDUSTRIA
Il crollo della produzione industriale tedesca (-3,9%), abbattuto alla flessione peggiore del previsto (-4,7% in marzo) dei nuovi ordini all'industria, aumenta i timori di recessione

IRISCHI

Stefan Hartung,
ceo di Bosch:
«Temo il peggio,
in Europa arriverà
maxi recessione»

— a pag. 2

Lavoro, a maggio 444mila assunzioni ma l'edilizia frena

Rapporto Excelsior

In frenata anche l'industria:
le imprese hanno diminuito
del 4,4% la ricerca di personale

In maggio le imprese italiane hanno in programma 444mila assunzioni, +76.590 su aprile, grazie al settore servizi (+79.940 inserimenti). Il mercato del lavoro, soprattutto nei settori edilizia e industria, inizia però a soffrire

Le incerte prospettive per il secondo trimestre, la crisi energetica e quella delle materie prime. Un dato preoccupante, visto che si parla dei due comparti che hanno trainato la ripresa nel 2021. Le imprese manifatturiere segnano un -4,4% di lavoratori ricercati rispetto ad aprile (-3mila unità) e un -18,8% nel confronto tendenziale (-15mila profitti). Per le costruzioni scendono meno rispetto ad aprile (-0,3% di ingressi preventivati) e rispetto a un anno fa (-27,5%). Sono i dati del Bollettino del Sistema Informativo Excelsior, di Unioncamere e Anpal.

Tucci — a pag. 12

GIULIO TREMONTI



EX MINISTRO
Giulio Tremonti,
docente e più
volte ministro
dell'Economia

«L'Iva non misura
i profitti, a rischio
l'una tantum»

Gianni Trovati — a pag. 5

MONICA JACONO



ENGIE ITALIA
Monica
Iacono,
ad Engie Italia

«Il provvedimento
sugli extra profitti
ha effetti distortivi»

Laura Serafini — a pag. 5



ZELENSKY APRE A UNA MEDIAZIONE

Giallo sulla nave russa Admiral Makarov colpita a Odessa

di Roberto Bongiorno — a pag. 9

Ucraini a bersaglio.
La Admiral Makarov
è una delle navi più moderne
della flotta russa

LE RIVELAZIONI DEI MEDIA AMERICANI

Dietro i successi ucraini l'occhio celeste degli 007 Usa

Marco Valsania — a pag. 9

Mps, processo azzerato assolti banchieri e manager

Sentenza di appello

Dieci anni di indagine su Banca Mps, due procure coinvolte (Siena e Milano), 13 manager sotto accusa per reati che vanno, a vario titolo, dalla manipolazione del mercato all'ostacolo alla vigilanza, dal falso in bilancio e in prospetto fino

ad arrivare per qualcuno alla truffa. E alla fine niente di fatto, tutti assolti in appello, al Tribunale di Milano. Escono così di scena Giuseppe Mussari e Antonio Vigni, rispettivamente ex presidente e ex dg del Monte dei Paschi di Siena, accusati soprattutto di manipolazione del mercato, e accanto a loro Gianluca Baldassarri, ex capo della finanza.

Sara Monaci — a pag. 19

AMBIENTE & IMPRESE

UN VOTO CONSULTIVO PER LE POLITICHE
SULLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

di Lucia Calvosa — a pagina 11

**e se per salvare
il paesaggio,
un po'
lo cambiassimo?**

Come Thomas Alva Edison non smettiamo mai di farci domande che ci portano a realizzare parchi eolici e fotovoltaici sempre più integrati nell'ambiente.

EDISON

PANORAMA

LA MEDIAZIONE

**Catasto, anche
nel nuovo testo
rendite legate
ai valori di mercato**

Sul Catasto è arrivato l'accordo con una riformulazione dell'articolo 6 della delega fiscale. Il nuovo testo prevede misure antevasione, ma non cancella la previsione di una rendita, aggiuntiva rispetto a quella attuale, non utilizzabile per determinare l'imponibile ma collegata ai valori di mercato. — a pagina 6

BUSSOLA & TIMONE

**L'INCERTEZZA
E LA ROTTA PER
USCIRE DALLA
TEMPESTA**

di Giovanni Trià — a pag. 11

LOTTA AL CAROVITA

**Brembo, una tantum
di mille euro a 4mila addetti**

Brembo ha deciso di riconoscere nella busta paga di maggio un contributo straordinario di mille euro lordi a ciascun collaboratore in Italia. Obiettivo: contrastare il carovita. Il valore complessivo stanziato dall'azienda è di circa 6 milioni di euro. — a pagina 12



DAL 2 AL 5 GIUGNO

**Transizione
verde: tutti
gli eventi
del Festival**

— a pagina 7

Motori 24

**Test drive
Tonale, primo suv
ibrido Alfa Romeo**

Mario Cianfrone — a pag. 15

Food 24

**Agricoltura
Grano, raccolti giù
Crisi più profonda**

Alessio Romeo — a pag. 17

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 7 maggio 2022
Anno LXXVIII - Numero 124 - € 1,20
Santa Domitilla

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, DC8 ROMA - Abbonamenti: a Latine 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 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE DAVIDE VECCHI
www.ilitempo.it
e-mail: direzione@ilitempo.it

SETTIMANA DECISIVA PER IL CENTRODESTRA

Esame di maturità

Presidenzialismo alla Camera
e si chiudono le liste
per le amministrative

Tra lunedì e martedì
è atteso il vertice per decidere
il futuro della coalizione

Berlusconi fa da mediatore
La Lega accontenta Meloni
«No» alla legge proporzionale

Rifiuti
Vanno in Olanda per nove milioni
L'Arma per smaltire gli scarti degli impianti li spedisce al nord
Valente a pagina 22

Scuola
In arrivo dodici nuovi istituti
Ecco dove sorgeranno grazie all'utilizzo dei fondi del Pnrr
Conti a pagina 24

Degrado
Sgomberata l'ex Penicillina
Nella fabbrica molti clandestini e immigrati
Trenta denunciati
Mariani a pagina 25

Scontri
Arrestati sette ultrà inglesi
Lancio di oggetti e pugni agli steward
Feriti anche 5 agenti
Sereni a pagina 26

Il Tempo di Oshø

I cinghiali non temono più nulla Ormai comandano anche in Centro



"Famose 'n giro ar centro che me devo comprà 'n paio de zoccoli novi"

Zanchi a pagina 23

Sentenza ribaltata in appello: Mussari e Vigni scagionati

Tutti assolti per la vicenda Mps

Gli errori di Consob e Banca d'Italia
Una storia che ha bruciato 6,5 miliardi di euro pubblici

Tutti assolti per il caso Mps. La sentenza è stata ribaltata in appello scagionando i tredici imputati «perché il fatto non sussiste» e prosciogliendo da tre capi di accusa Mussari e Vigni. L'indagine riguardava presunte operazioni per occultare le perdite dell'acquisto di Banca Antoniana.

Jacobino a pagina 5

Di Capua a pagina 4

... Potrebbe essere una settimana decisiva per il futuro del centrodestra. La coalizione, alle prese con una difficile ricomposizione, testerà la sua compattezza prima sulla riforma presidenzialista in arrivo alla Camera il 10 maggio, poi sulle liste delle amministrative, da presentare entro il 13. Per sciogliere i nodi è atteso un vertice tra i leader tra lunedì e martedì. Intanto Berlusconi fa da federatore: «Garantirò l'unità del Paese con il centrodestra al governo». E i sondaggi incoraggiano: coalizione complessivamente al 47,3%.

Solimene alle pagine 2 e 3

Post a raffica dopo la lunga eclissi
Grillo si guadagna la paghetta da 300mila euro
Minoe a pagina 7

La guerra in Ucraina continua
Colpita una fregata russa
Putin nega: «Non ci risulta»
Barbieri a pagina 6

Ipotesi maxischermi a Roma
Giallorossi in delirio
È caccia al biglietto per la finale a Tirana



Austini, Gobbi, Vitelli e Zotti alle pagine 16 e 17

COMMENTI

- CICCHITTO**
Il governo prenda i soldi del Mes per aiutare la sanità
- DE FELICE**
Senza sbocchi diplomatici l'Europa andrà in crisi
- MAGRO**
Maggioni e Orfeo per il posto di Fuortes

a pagina 12

SEI UN INSTALLATORE? DA NOI TROVI TUTTI I PRODOTTI PER IL SUPERBONUS 110%!

Sistemi Ibridi con Pompe di Calore, Domotica, Kit Fotovoltaico, isolamento a Cappotto e Infissi.

VIENI A TROVARCI DA BRICOFER - POMEZIA AL NOSTRO INFO-POINT, ED ENTRA A FAR PARTE DELLA RETE SPECIALIZZATA

Puoi chiamare anche il Numero Dedicato: 06 56549934
Visitare il Sito: www.distrettiecologici.com
o scrivere a: pomezia@distrettiecologici.com



buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

La leggenda racconta che alcuni conduttori non volevano mai spostarsi da uno studio televisivo all'altro, nel convincimento che il primo portasse fortuna. E molto forte la scaramanzia, riguardo ai luoghi dove si fa televisione. La vivo anch'io nei confronti del Teatro Parioli. Sono stato molti anni al Parioli per il «Costanzo Show», poi sono andato in altri luoghi e, adesso, in occasione della quarantesima edizione del programma, sono tornato al Parioli. Ebbene, c'è un'atmosfera diversa, c'è un qualcosa per cui tutti noi che facevamo lì il programma in passato, continuiamo a dire «Ma non sarà il Parioli?». (...)

Segue a pagina 13




Sabato 7 Maggio 2022
Nuova serie - Anno 31 - Numero 106 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

€ 2,00*



a pag. 24

Milano Marketing Festival - Assegnati gli MMF Awards alle aziende distinte nelle performance di vendita

Capisani e Berio da pagina 16

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



FONDAIMENTALI
Il Pnrr finanziaria la costruzione di 216 nuove scuole
Calli a pag. 24

Catasto, riforma sterilizzata

Non avrà impatto su nessun tributo e nemmeno sull'Isee. Il maggior gettito derivante dal classamento di fabbricati abusivi ridurrà la pressione fiscale sugli immobili

ORSI & TORI

DIPAPOLO PANERAI

Che sta succedendo a Draghi? Perché mai ha, per così dire, perso la pazienza contro i 5Stelle in un consenso così alto e non nazionale come la riunione plenaria del Parlamento europeo a Strasburgo? «Il nostro governo fa del clima e della transizione i suoi pilastri più importanti, ma non siamo d'accordo su tutto, sul bonus del 110% non siamo d'accordo», ha detto secco e in estrema sintesi nella replica alla plenaria del Parlamento europeo martedì 3 maggio.

Una reazione così netta e in un contesto non certo proprio non è da lui, il banchiere dai nervi saldistimi, spesso pungentissimo ma sempre con parole felpate.

È vero che la sera prima i 5Stelle lo avevano infastidito non poco anche sul tema del termovalorizzatore di Roma deciso dal sindaco pd Roberto Gualtieri e condiviso dalla presidenza del consiglio. Ma perché ha proprio spinto l'affondo sul Superbonus, che è nato da una iniziativa dei

Continua a pagina 2

Riforma del catasto senza alcun impatto per la determinazione dei tributi di ogni tipo, per l'incremento del gettito fiscale e nemmeno per il computo dell'Indicatore della situazione economica equivalente (Isee). Il maggior gettito, derivante dal corretto classamento dei fabbricati anche abusivi e dei terreni edificabili, sarà destinato alla riduzione della pressione fiscale gravante sugli immobili. Questi i contenuti dell'accordo del 5 maggio.

Poggiani a pag. 25



Natale: M5s primo partito al Sud. Al Nord regge la Lega

Ricciardi a pag. 8



DIRITTO & ROVESCIO

Si dice che la cultura migliora l'uomo. La cultura infatti lo fa crescere, lo educa alla complessità e alle distinzioni, lo estrae dai bisogni più semplici di tipo fisiologico per innalzarlo a livello delle idee. Svari. Vittorio Sgarbi è uno che indubbiamente rigurgita di preparazione e di intelligenza. Giampiero Mughini, sia pure a un livello inferiore, è un giornalista di buone letture e di libri decenti. Entrambi però, a giudicarsi dalla loro ultima esibizione televisiva nella più recente puntata del "Costanzo show" sembravano due rozi cavernicoli. Si sono scontrati duramente sulla guerra della Russia all'Ucraina. Hanno cominciato con le parole e poi sono passati agli spintoni. Sgarbi è finito a tappeto (poi ha detto: «Sono scivolato») sfiorando un quadro che, cadendo, gli è passato a pochi centimetri dalla testa. Se l'avesse colpito sarebbe potuto morire a causa della sua arte. Separati dai presenti i due hanno continuato a insultarsi con degli irripetibili termini da suburra. Hanno studiato inoano.



SAREMO CON LEI FINO ALLA FINE.
PUOI METTERCI LA FIRMA.



CODICE FISCALE 970 193 501 52

**Dona il tuo
5x1000 a VIDAS**

5x1000.vidas.it

Con il dizionario dei bilanci 2022 a €7,90 in più

LA NAZIONE

SABATO 7 maggio 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Dieci anni dopo il crac di Siena

Assolti gli ex vertici per i derivati Mps
Revocate le confische

Di Blasio a pagina 13



Prato, caso gender al Cicognini

Viola e la festa «Ballo negato io discriminata»

Bini nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Armi a Kiev, la maggioranza vacilla

Conte assedia Draghi: devi riferire in Parlamento prima del viaggio negli Usa. No del premier. Ma anche Salvini va in pressing Europa divisa sulle sanzioni, Orban impedisce l'accordo sullo stop al petrolio. Mar Nero, gli ucraini colpiscono un'altra nave russa

Servizi da p. 3 a p. 7

Contro Putin, ma per quanto?

Lavrov ha scelto una tv italiana
E il motivo c'è

Bruno Vespa

Mario Draghi si è spazolato la giacca da un visibile strato di polvere che non gli consentiva di presentarsi in Europa con la inappuntabile grisaglia di sempre. Senza la delega fiscale era impossibile procedere ed ecco confermata la tassazione agevolata per Bot e affitti richiesta dal centrodestra e ragionevoli garanzie che il catasto urbano sarà arricchito degli immobili fantasma e non appesantito da una importante rivalutazione di quelli emersi. I 5 Stelle - basiti all'idea che il governo appoggi il sindaco di Roma nella costruzione di un termovalorizzatore uguale a quelli esistenti in tutte le capitali del mondo - hanno ottenuto che il bonus di 200 euro vada anche ai percettori del reddito di cittadinanza.

Continua a pagina 2

LA NUOVA PORTAVOCE SCELTA DA BIDEN ROMPE TUTTI I TABÙ



A sinistra, la nuova portavoce di Biden, Karine Jean-Pierre, 45 anni, con Jen Psaki (43), che le cederà l'incarico

Karine fa la storia Afroamericana e gay, svolta alla Casa Bianca

Dalla ex ragazza di Stamford alla figlia di emigrati haitiani esponente del movimento Lgbtq. La Casa Bianca cambia immagine: portavoce del presidente Usa Joe Biden diventa infatti Karine Jean-Pierre, la prima afroamericana in questo ruolo.

Pioli a pagina 10

DALLE CITTÀ

Firenze

Europa: guerra, economia e ripartenza
Città protagonista

Servizi in Cronaca

Firenze

Offese sui social ai vigili per le multe
Via alle denunce

Spiano in Cronaca

Firenze

«Adotta una bolletta»
Nuova raccolta

Fichera in Cronaca



Non si era mai spostato dalla sede del processo

Per casa l'aula-bunker
Ecco dov'era Buscetta

Femiani a pagina 15



La rivoluzione di Google, Apple e Microsoft

Addio alle password
Ci basterà il cellulare

Bolognini e Ponchia a pagina 16

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO **actifit**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Actifit® è un marchio di Bioactor s.r.l. Il logo Actifit® è di proprietà di Bioactor s.r.l.

INNOVATION IS ALREADY OUTDATED IF YOU CAN'T MAKE IT TANGIBLE

la Repubblica

Nei Reply Lab trasformiamo le idee più visionarie in progetti concreti.



Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 107

Sabato 7 maggio 2022

d

Oggi con Robinson e d

In Italia € 3,00

La paura in fila. Donne ucraine in coda per la pensione a Mayaky si coprono le orecchie per paura



Biden agli alleati: più armi agli ucraini

La Casa Bianca prepara i dossier per la visita di Draghi. Sanzioni sul petrolio, la Ue pronta a fare il grande baratto con Orbán Avanzata nel Donbass: con i nuovi cannoni Kiev crede nel successo. Zelensky torna a parlare di negoziati rinunciando alla Crimea

Il premier esclude un voto in Aula sui rifornimenti, Conte resta solo

Il commento

Gli occhi di Mosca sull'Italia

di Stefano Folli

Tre giorni dall'arrivo di Draghi a Washington, due interrogativi meritano una riflessione. Il primo: quale Italia va rappresentare? Il secondo: cosa si attende Biden? a pagina 35

La Chiesa e la guerra

La pace prima della vittoria

di Alberto Melloni

Qualcuno guarda incredulo a ciò che accade nel cattolicesimo italiano e non solo. È vero che nella omelia domenicale la maggior parte dei parroci predica contro la guerra? a pagina 34

Altan

MA C'È UNA SOLUZIONE? SÌ, CE L'HO QUI SULLA PUNTA DELLA LINGUA.



Le perdite russe

Una fregata dopo la Moskva "Colpita dai nostri missili"

di Daniele Raineri da Dnipropetrovsk a pagina 8

L'intervista

Papandreu: Putin finanzia i populismi d'Europa

di Tonia Mastrobuoni a pagina 7

di Paolo Mastrolilli da New York

La Casa Bianca apprezza l'intenzione del governo italiano di fornire armi pesanti all'Ucraina. a pagina 3 I servizi da pagina 2 a pagina 13

Weekend

Valentino fa 90 "Ecco i segreti del suo genio"



Valentino Garavani

di Serena Tibaldi alle pagine 26 e 27

I 70 anni di Sgarbi "Li ho vissuti tutti contromano"



Vittorio Sgarbi

di Concetto Vecchio a pagina 21

L'Inter non molla e ritorna in vetta Il Monza ai playoff

di Paolo Condò

Ventiquattro ore dopo la grande serata dell'Olimpico, anche San Siro fa la sua parte. a pagina 42 con un servizio di Franco Vanni



«Pomicino oggi è l'interprete di quella politica che lo vide nella prima Repubblica un protagonista indiscusso e discusso» Ferruccio de Bortoli

I falsi racconti dei vinti della storia negli ultimi trent'anni.

EDIZIONI LINDAU

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Winckelmann, 1 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia, Malta € 3,30 - Croazia VN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con la Pittura Italiana € 17,90

NZ



TUTTO LIBRI
“LA DONNA DELLA DOMENICA”
TORNA DOPO CINQUANT’ANNI
 CARLO FRUTTERO, FRANCO LUCENTINI

tuttolibri
FRUTTERO & LUCENTINI
La donna della domenica
 Pubblichiamo l'articolo scritto nel 1972 e riproposto nella nuova edizione di «La donna della domenica». L'appello di Tuttolibri per intitolare una via ai due grandi Torinesi. - NELL'INSERTO



Calcio La Juve spreca, il Genoa ne approfitta
 Inter, poker in rimonta e vetta provvisoria
 GIANLUCA ODONTINI E STEFANO SCACCHI - PAGINE 34-35



LA STAMPA



SABATO 7 MAGGIO 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTO LIBRI) ■ ANNO 156 ■ N.124 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ILO 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it

GNN

EVACUAZIONE LENTA DA MARIUPOL. IL BATTAGLIONE AZOV RESISTE. FUMATA NERA SULLE SANZIONI UE. L'ITALIA SEQUESTRA LO YACHT DEL CAPO DEL CREMLINO

Kiev apre uno spiraglio di pace

Il presidente ucraino: pronto a trattare se si torna ai confini del 23 febbraio. Colpita nel Mar Nero una superfregata di Mosca

FRANCESCA SFORZA

L'offerta di pace di Zelensky che apre alla possibilità di un accordo "nei confini del 23 febbraio". Kiev perderebbe la Crimea, ma a Mosca non basta. - PAGINE 2-3

LE IDEE

L'OVEST SI PREPARI ALLA RICOSTRUZIONE

MIKHAIL KHODORKOVSKY

Ho avuto un'esperienza precoce per comprendere quanto sia indispensabile tenere testa a Putin: nel 2003 - a circa sei mesi di distanza da quando gli avevo dichiarato pubblicamente che la corruzione del suo governo stava frenando lo sviluppo della Russia - le forze speciali russe presero d'assalto il mio aereo a Novosibirsk, in Siberia. Fui accusato di rubare il petrolio che la mia azienda produceva e di non pagare le imposte societarie sul petrolio che si presumeva che io stessi rubando. Ho trascorso dieci anni in carcere. - PAGINA 3

L'ANALISI

ORA ANCHE I RUSSI TEMONO LA BOMBA

ANNA ZAFESOVA

«Un solo lancio e l'Inghilterra non c'è più. Boris, pensaci». Dmitry Kiselyov sorride sprezzante, mentre alle sue spalle scronano gigantografie di missili che colpiscono il Regno Unito, e di droni subacquei che fanno esplodere una super-bomba atomica, per alzare uno «tsunami radioattivo di 500 metri» che sommergerebbe Albione. Il compiacimento mostrato dall'anchorman preferito del Cremlino si addice più a un cattivo di James Bond che al capo del consorzio mediatico Rossiya Segodnia. - PAGINA 11

ATTACCATA LA CITTÀ CHE HA DATO I NATALI ALL'ATTORE LEADER. IL SINDACO: PUTIN? CI HA PERSO PER SEMPRE



Una bomba per Zelensky

FRANCESCA MANNOCCHI

ALESSIO ROMINI

IL COMMENTO

Così Erdogan prova a fare lo Zar in Siria

DOMENICO QUIRICO

Non sappiamo se approfittare dei guai altrui, nelle regole ormai molto appannate del lecito e dell'illecito della politica internazionale, sia l'aggravante di un reato. - PAGINA 13

L'ITALIA

Lo spread oltre quota 200 e il nodo "scostamento"

Stefano Lepri

Allarme Draghi-Conte è iniziata l'escalation

Ilario Lombardo

NOVAYA GAZETA

Quei cyber-partigiani sul fronte bielorusso

IRINA KHALIP

Gli scolari bielorusi di solito leggono nei libri di storia cosa è stata la "guerra ferroviaria". Escorrono che si trattava di un'azione, parte della lotta partigiana bielorusse. - PAGINA 12

I DIRITTI

MAMME IN BILICO TRA FIGLIE E LAVORO

ANNALISA CUZZOCREA



A volerlo guardare, è un dato meramente economico. Non può esserci vera ripresa, in un Paese, se a lavorare è meno della metà delle donne. E non può esserci vera libertà, per le donne di quel Paese, se le loro condizioni non saranno migliorate. - PAGINA 22

LA DEMOGRAFIA

DONNE PIÙ POVERE NEL PAESE VECCHIO

CHIARA SARACENO

L'Italia è il Paese dell'Unione europea con l'incidenza più alta di persone ultrasessantenni. Sono quasi un quarto (23,5%) della popolazione. L'indice di vecchiaia è salito di 13 punti in soli tredici anni, dal 2017 al 2020. - PAGINA 23

LA SCIENZA

SE 15 MILIONI DI MORTI VI SEMBRANO POCHI

EUGENIA TOGNOTTI

È un bilancio sconvolgente, catastrofico, quello comunicato ieri dall'OMS che stima in 15 milioni i morti di Covid-19. - PAGINA 27

LA FESTA

Il compleanno della d'Urso "Batto il tempo e gli odiatori"

ANDREA MALAGUTI

Barbara d'Urso festeggia il compleanno e parla con La Stampa. La conduttrice compie oggi 65 anni: «Non mi pesano, l'età non esiste. Io mi rifiuto di invecchiare. Patsco il limbo, l'appesiti, l'impossibilità di sapere cosa sta per succedere. Grazie al mio rigore morale ho detto di no alla corte di Berlusconi». - PAGINE 30-31



LA STORIA

Anna, la rifugiata dei miracoli "Mi hanno salvata i Måneskin"

SIMONETTA SCIANDIVASCI

Gli ultimi tre mesi della sua vita, Anna, sedici anni, ucraina, profuga, li ha trascorsi in coma. Immobile, nessun segnale, non una reazione, un riflesso. Fino a ieri. I medici del Cto di Torino, dove è ricoverata dal 18 aprile, le hanno fatto ascoltare Gasoline dei Måneskin e lei ha aperto gli occhi. - PAGINA 27



N. ABBAGNANO G. FORNERO
la filosofia e l'esistenza

il nuovo progetto del manuale di storia della filosofia attualmente più diffuso e adottato.

"Un brand"

LA REPUBBLICA

"Un laboratorio in continuo sviluppo"

LA STAMPA



paravia





Vanguard
VALUE TO INVESTORS



**CONSUMI CHI SPENDERÀ
DI PIÙ SE PAGA A RATE**

**SPECIALE TUTTI I NUMERI
DEL SALONE RISPARMIO**

**MILANO
FINANZA**

www.milanoфинanza.it

Vanguard
VALUE TO INVESTORS



€ 4.20 Sabato 7 Maggio 2022 Anno XXXIV - Numero 89 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classificati* Spedimento in A.P. art. 1 c. 1 L. 65/98, DCB Milano

ESCLUSIVO PARLA ORCEL: RUSSIA, TASSI, INFLAZIONE, RECESSIONE, RISIKO BANCARIO...

Unicredit la rilancio così

INCHIESTA *Il conflitto in Ucraina e l'inflazione spingono i tassi sempre più in alto, lasciando risparmiatori e Stati col fiato sospeso: per l'Italia torna la tirannia del debito?*

Se lo spread fa paura

Che fare dei Btp e cosa comprare senza il paracadute della Bce

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che sta succedendo a Draghi? Perché mai ha, per così dire, perso la pazienza contro i 5Stelle in un congresso così alto e non nazionale come la riunione plenaria del Parlamento europeo a Strasburgo? «Il nostro governo fa del clima e della transizione i suoi pilastri più importanti, ma non siamo d'accordo su tutto, sul bonus del 110% non siamo d'accordo», ha detto secco e in estrema sintesi nella replica alla plenaria del

Parlamento europeo martedì 3 maggio. Una reazione così netta e in un contesto non certo proprio non è da lui, il banchiere dai nervi saldistissimi, spesso pungentissimo ma sempre con parole felpate. È vero che la sera prima i 5Stelle lo avevano infastidito non poco anche sul tema del termovalorizzatore di Roma deciso dal sindaco pd Roberto Gualtieri e condiviso dalla presidenza del consiglio. Ma perché ha proprio spinto l'affondo sul Superbonus, che è nato da una iniziativa dei 5Stelle con a Palazzo Chigi Giuseppe Conte e il sottosegretario Riccardo Fraccaro, che ne ha fatto una sorta di bandiera per il partito? È vero che il Superbonus è diventato appunto la bandiera dei 5Stelle e che l'ex-presidente Conte non perde occasione per chiedere, al pari di



UN MONTE DI SORPRESE EDI PEGNI

Cosa succede a Mps dopo l'assoluzione di Mussari & C

C'ERAVAMO TANTO AMATI

Il governo non fa sconti il 5G non piace più alle tlc

I FURBETTI DEL TUBO

Occhio al gas e al petrolio la speculazione funziona così



Messaggio pubblicitario.
Pubblicato in EEA da Vanguard Group (Ireland) Limited, autorizzata e regolamentata dalla Banca Centrale d'Irlanda.
© 2022 Vanguard Group (Ireland), Limited. Tutti i diritti riservati.

VALORE

PER ME SIGNIFICA ESPERIENZA

Offriamo valore a 30 milioni di investitori da oltre 45 anni. Ti aiuteremo ad offrire lo stesso ai tuoi clienti.

Scopri di più su
it.vanguard/professional

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Assoporti, in CdM la possibilità per i porti di status di comunità energetiche

06 May, 2022 Le AdSP possono costituire comunità energetiche - Le previsioni all'interno del DL varato ieri in Consiglio dei ministri Roma - 'L'Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche approvato ieri,' esordisce così il presidente di **Assoporti, Rodolfo Giampieri**, dopo il varo in Consiglio dei ministri del DL in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese. La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla AdSP un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le AdSP sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all'aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. 'Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative,' ha concluso **Giampieri**.



Assoport, bene l' ok al decreto-legge in materia di politiche energetiche

Tempestivo e molto importante - ha sottolineato l' associazione - lo stanziamento di fondi per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. L' Associazione dei Porti Italiani ha manifestato apprezzamento per l' approvazione definitiva da parte del Consiglio dei ministri, riunitosi nella serata di ieri, del decreto-legge in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti nonché di politiche sociali e di crisi ucraina. Il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, ha evidenziato che la previsione inserita nel decreto-legge, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica, facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla Autorità di Sistema Portuale un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. **Giampieri** ha osservato che in questo modo le AdSP sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. **Assoport** ha definito inoltre «tempestivo e molto importante» lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all' aumento dei costi delle materie prime. «Ciò - ha specificato l' associazione - per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti». «Riteniamo fondamentale - ha spiegato **Giampieri** - la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del ministro Enrico Giovannini e del governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l' obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative».



ASSOPORTI - Le AdSP possono costituire comunità energetiche

Le previsioni all'interno del DL varato ieri in Consiglio dei Ministri Roma: "L'Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche approvato ieri," esordisce così il Presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, dopo il varo in Consiglio dei Ministri del DL in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese. La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica, facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla AdSP un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le AdSP sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all'aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. "Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del Ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal Presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative," ha concluso **Giampieri**.



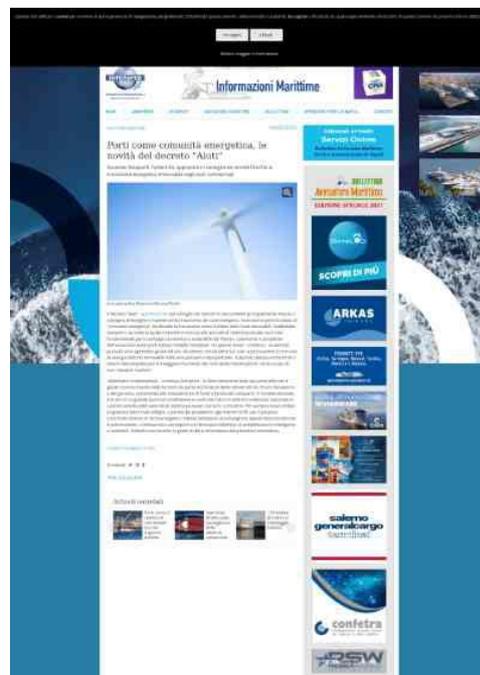
Informazioni Marittime

Primo Piano

Porti come comunità energetica, le novità del decreto "Aiuti"

Secondo Assoport, l'ultimo DL approvato in consiglio dei ministri facilita la transizione energetica rinnovabile negli scali commerciali

Il decreto "Aiuti", approvato ieri dal consiglio dei ministri e che contiene principalmente misure a sostegno di famiglie e imprese contro l'aumento dei costi energetici, riconosce ai porti lo status di "comunità energetica", facilitando la transizione verso l'utilizzo delle fonti rinnovabili. Soddisfatta **Assoport**, secondo la quale il decreto riconosce alle autorità di sistema portuale «un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese», commenta il presidente dell'associazione dei porti italiani, **Rodolfo Giampieri**. «In questo modo - continua - le autorità portuali sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali». Il decreto stanziava anche fondi a favore delle imprese per fronteggiare l'aumento dei costi delle materie prime, con lo scopo di non ritardare i cantieri. «Riteniamo fondamentale - continua Giampieri - la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, e del governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative». - credito immagine in alto.



Giampieri: "Ok i porti come comunità energetiche"

Redazione

ROMA L'Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche esordisce così il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, dopo il varo in Consiglio dei Ministri del Decreto Legge in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese. La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla **AdSp** un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le **AdSp** sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, sempre secondo **Assoport**, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all'aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del Ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP** con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal Presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative, ha concluso Giampieri.

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there's a navigation bar with 'MAGAZINE', 'LEGISLATIVA', 'PORTI', and 'ALTRI MARCHI PORTALI'. The main headline is 'Giampieri: "Ok i porti come comunità energetiche"'. Below the headline, there's a sub-headline: 'Assoport: "Frutto di condivisione e confronto in sede di Coordinamento delle AdSP"'. A photo shows two men, one of whom is Rodolfo Giampieri. To the right, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'REGISTRATI' button. Below the photo, there's a short summary of the article: 'ROMA - L'Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche...'. At the bottom, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'PRINCIPALI NOTIZIE' with links to related articles like 'Tribute: nuovo record per il traffico containeristi' and 'AdSp dello Stretto: competenza sul porto di Saline'.

Novità per le AdSP: adesso possono costituire comunità energetiche

Redazione

Il presidente di **Assoporti Giampieri**: "Fondamentale il grande lavoro di condivisione e confronto che è stato fatto" Roma - 'L' Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche approvato ieri,' esordisce così il Presidente di **Assoporti, Rodolfo Giampieri**, dopo il varo in Consiglio dei Ministro del DL in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese. La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizionea forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla AdSP un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le AdSP sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all' aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. 'Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del Ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal Presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l' obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative,' ha concluso **Giampieri**.



Shipping Italy

Primo Piano

Le Adsp potranno essere comunità energetiche rinnovabili

La previsione contenuta nel DL Aiuti permetterà agli enti la promozione di produzione e consumo di energia da fonti rinnovabili

'Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, le Autorità di Sistema Portuale possono, anche in deroga' all' articolo 6 della legge 84/94, 'costituire una o più comunità energetiche rinnovabili ai sensi dell' articolo 31 del d.lgs 199/2021', i cui incentivi si applicheranno anche ad impianti (purché da fonti rinnovabili) di potenza superiore a 1 MW. La norma è contenuta nell' ultima bozza del Decreto Aiuti esaminata dal Governo e consente che anche le Adsp possano costituire 'comunità energetiche rinnovabili', per come definite nel decreto legislativo, varato nel novembre scorso, sulla promozione dell' uso dell' energia da fonti rinnovabili, e beneficiare delle agevolazioni da esso disposte. 'La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla adsp un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le adsp sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali' ha commentato una nota di Assoport, definendo 'tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all' aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti'. 'La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica' ha aggiunto il presidente dell' associazione delle Adsp **Rodolfo Giampieri** 'facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla Adsp un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le Adsp sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all' aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti'.



Terzo Binario

Primo Piano

Politiche energetiche, Assoport: Bene il DL Consiglio ministri su aiuti a famiglie e imprese

L'Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto- legge sulle politiche energetiche approvato ieri, esordisce così il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, dopo il varo in Consiglio dei Ministri del DL in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese. La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla **AdSP** un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le **AdSP** sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all'aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del Ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP** con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal Presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative, ha concluso Giampieri.



Porti: Trieste, traffico contenitori da record ad aprile

Invitalia, al via gare da 145 mln per interventi potenziamento

"Prosegue la crescita del porto di Trieste che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%)". Lo rende noto l' Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale. Il record rappresenta "il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu".

"Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio - ha osservato il presidente dell' Authority, **Zeno D' Agostino** - aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come sistema integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock; la capacità di essere reattivi, ci porta anche a essere sempre più competitivi". Per quanto riguarda il potenziamento dello scalo, Invitalia annuncia che sono state pubblicate due procedure di gara per affidare i servizi di progettazione di

fattibilità tecnico-economica per gli interventi di realizzazione del Nuovo Terminal delle Noghere e di ammodernamento e miglioramento del Molo VII. Nel complesso i due interventi valgono 145 milioni e sono inseriti nel Piano nazionale per gli investimenti complementari al Pnrr; sono gestiti dall' Authority con Invitalia, che opera in qualità di Centrale di Committenza. Le due gare scadono rispettivamente il 25 maggio (Nuovo Terminal) e il 7 giugno (Molo VII). (ANSA).



Ancip sul lavoro portuale

ROMA - Ancip Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - interviene in una nota sul tema del lavoro portuale. «Abbiamo letto con interesse e attenzione l' articolo scritto dall' avv.to Santini. Delle tante cose che questo riporta certamente condividiamo il fatto che a suo tempo il legislatore, nell' impostare la nuova normativa , ha inteso tutelare sia i lavoratori ma anche lo strumento dell' ex Compagnie Portuali. Questa non fu una scelta casuale ma fu oggetto di una profonda analisi e di una articolata discussione politica e tecnica. Ci fa un po' pena chi si preoccupa della tutela dei lavoratori se questa nasce da forme paternalistiche che presuppongono che il lavoratore in sé sia un soggetto debole che deve essere guidato e accompagnato da terzi. Già all' epoca della legge, ma soprattutto oggi, esistevano gli strumenti che tutelavano il lavoro ed i lavoratori, questi si chiamano contratti, si chiamano leggi, si chiamano organizzazioni sindacali si chiamano istituti e si chiamano tribunali. Tutelare quindi il lavoratore non è un regalo che viene fatto dall' imprenditoria generosa , ma è un atto che deriva dalla Costituzione della Repubblica Italiana e che va perseguito in assoluto.

Paradossalmente, oggi come sempre, i lavoratori dell' articolo 17 sono tutelati anche nei confronti dello strumento ex Compagnie Portuali nel momento in cui questo venisse meno ai compiti ai doveri di un datore di lavoro. Se a suo tempo fu scelto di tutelare oltre che il lavoro anche la forma di questo, è dovuto al fatto che oggi come allora si riconosceva alle ex Compagnia Portuali, così modificate, un profondo valore di capacità di servizio e di utilità allo sviluppo del porto. Non alla conservazione di privilegi ed abitudini sbagliate bensì alla capacità di anticipare e programmare le necessità del mercato nella forma che sempre più velocemente fin da allora veniva richiesta, questo si chiamava e si chiama autogestione dei lavoratori. Questo ha garantito gli imprenditori che hanno potuto scegliere se avere dei dipendenti diretti o utilizzare una sorta di fornitura del lavoro che non era solo lavoro, ma anche conoscenza e, soprattutto, condivisione delle responsabilità e degli obiettivi e partecipazione ai problemi quotidiani che da sempre il lavoro nei porti presenta. Questa formula ha funzionato dappertutto? No. Ci dispiace che le critiche arrivino proprio da quelle esperienze che hanno dato la prova peggiore. La storia dell' ex compagnia portuale di La Spezia si è chiusa in modo inglorioso già ben prima della riforma. Non sta a noi valutare le motivazioni che hanno condotto quella realtà alla rissosità e all' autodistruzione, ma sicuramente non può essere assunto come modello della portualità nazionale. Nulla da ridire contro lo strumento del comma 5 che è stato voluto dal legislatore proprio per intervenire in assenza della possibilità di istituire il comma 2. Non a caso tutti i commi 5 esistenti sono il risultato di risposte date a situazioni complesse e spesso sbagliate nei vari porti. Ben venga una situazione come quella di Trieste dove si è rimediato



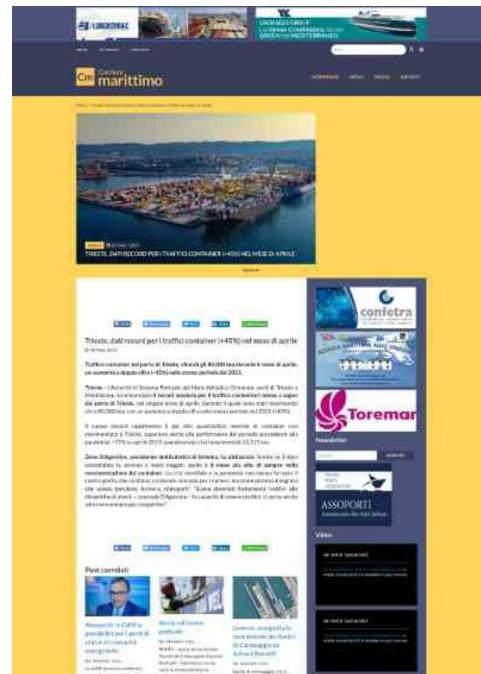
Corriere Marittimo

Trieste

con un comma 5 all' inefficienza ed all' assurda proliferazione di articoli 16 spuri in guerra fra di loro. Ciò è successo anche grazie alle capacità e alla lungimiranza di grandi esperti di portualità come **Zeno D' Agostino** e Mario Sommariva. In altri porti sono nati degli pseudo commi 5 frutto del dramma provocato dall' abbandono e dal licenziamento di centinaia e centinaia di lavoratori che erano stati assunti da imprenditori che hanno ottenuto benefici millantando sviluppo e che se ne sono andati lasciando sulle spalle della comunità e a carico dello Stato le persone prive di stipendio e di occupazione. Dove il 17 comma 2 funziona e dove la collettività portuale ha saputo capirne l' importanza e il valore questo ha rappresentato la miglior scelta possibile effettuata da 'imprenditori' che certamente non hanno nulla da imparare e che sono riusciti a perseguire utilità, sviluppo e profitto senza comunque infrangere le regole del mercato e ottenendo economia di scala e soprattutto flessibilità nei momenti di crisi che mai come in questo periodo (pandemia e guerra insegnano) sono stati uno dei più grossi problemi dei porti. Ulteriore valore aggiunto della formula di 17 comma due è dato dal fatto che i lavoratori si sentono non solamente dipendenti e strumenti dell' efficienza di un porto ma protagonisti di questo. Ogni lavoratore dell' articolo 17 si sente un po' padrone del porto e se questo qualche volta può dare adito a minime difficoltà, alla resa dei conti significa che questi lavoratori hanno a cuore certamente il loro stipendio certamente la loro condizione di lavoro certamente la salute loro e della famiglia ma soprattutto tendono allo sviluppo e al successo del porto in cui lavorano. Questo fa parte del loro DNA, fa parte della loro storia e della cultura. Non è un caso che in tutti i porti spesso il lavoro si tramandi di padre in figlio da generazioni con un attaccamento alla banchina e alla stiva che non ha uguali. Il lavoratore quando è solo dipendente vede spesso prevalere l' interesse dell' individuo rispetto a quella della comunità come ci ha insegnato purtroppo la vicenda di Trieste al momento del covid. In conclusione, siamo convinti che le opportunità che la legge consente vadano utilizzate tutte. Quindi sì all' articolo 17 comma 2, comma 5, al lavoro dipendente e al lavoro interinale tutelato, ma nessuno può dire che uno strumento o l' altro siano inefficienti o superati. L' efficacia di un porto nasce dalla giusta miscelazione di tutti questi ingredienti e dal dosaggio opportuno della professionalità, delle risorse, delle culture e delle esperienze che contraddistinguono tutti i porti italiani».

Trieste, dati record per i traffici container (+45%) nel mese di aprile

Traffico container nel porto di Trieste, sfiorati gli 80.000 teu durante il mese di aprile, un aumento a doppia cifra (+45%) sullo stesso periodo del 2021. Trieste - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, porti di Trieste e Monfalcone, ha annunciato il record assoluto per il traffico contenitori messo a segno dal porto di Trieste, nel singolo mese di aprile, durante il quale sono stati movimentati circa 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%). Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu. Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema**, ha dichiarato 'Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container . La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come **sistema** integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti'. 'Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock - conclude D' Agostino - la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi'.



Il Nautilus

Trieste

NUOVO RECORD STORICO AL PORTO DI TRIESTE: APRILE 2022 È IL MIGLIOR MESE DI SEMPRE PER IL TRAFFICO CONTENITORI, SFIORATI 80.000 TEU (+45%)

Trieste Prosegue la crescita del **porto** di **Trieste** che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%). Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a **Trieste**, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha dichiarato Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro **porto**, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come sistema integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock conclude D'Agostino la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi.



Informare

Trieste

Ad aprile il porto di Trieste ha registrato il nuovo record storico di traffico dei container

Nel mese movimentati quasi 80mila teu L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha reso noto che ad aprile 2022 il porto di Trieste ha registrato il proprio nuovo record storico di traffico mensile dei container avendone movimentato un totale prossimo agli 80mila teu, con un deciso incremento del +45% sull' aprile dello scorso anno. L' ente ha evidenziato che il dato di quest' anno rappresenta inoltre una crescita anche rispetto al periodo precedente la pandemia di Covid-19 risultando superiore del +27% rispetto al dato di 62.315 teu dell' aprile 2019. «Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio - ha specificato il presidente dell' AdSP, Zeno D' Agostino - aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come **sistema** integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati - ha sottolineato D' Agostino - fortemente reattivi alle dinamiche di shock: la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi».



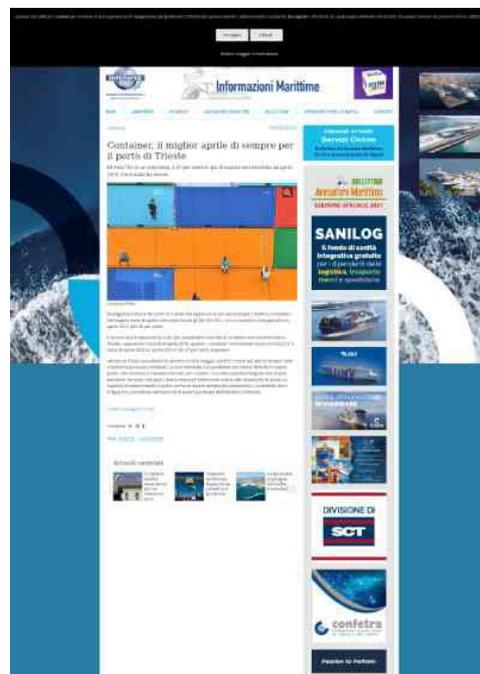
Informazioni Marittime

Trieste

Container, il miglior aprile di sempre per il porto di Trieste

80 mila TEU in un solo mese, il 27 per cento in più di quanto movimentato ad aprile 2019, che è stato da record

Prosegue la crescita del porto di Trieste che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80 mila TEU, con un aumento a doppia cifra su aprile 2021: più 45 per cento. Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superando il record di aprile 2019, quando i container movimentati erano stati 62,315. Il tasso di aprile 2022 su aprile 2019 è del 27 per cento superiore. «Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come sistema integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock. La capacità di essere reattivi ci porta anche ad essere sempre più competitivi», commenta **Zeno D' Agostino**, presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale. - credito immagine in alto.



Trieste: nuovo record per il traffico contenitori

Ad aprile 2022, sfiorati gli 80mila teu: il più alto quantitativo mensile mai movimentato

Redazione

TRIESTE Prosegue la crescita del porto di Trieste che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%). Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha dichiarato: Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come sistema integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock conclude D'Agostino la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi. Ricordiamo che il report dei traffici relativi al primo trimestre del 2022 per Trieste sommato al porto di Monfalcone era stato anticipato con una performance decisamente positiva solo qualche settimana fa. Oltre 14 milioni di tonnellate di merce movimentata nel primo trimestre 2022 per il porto di Trieste, implicano un incremento del 19,58% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' with navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main headline reads 'Trieste: nuovo record per il traffico contenitori' with a sub-headline 'Ad aprile 2022, sfiorati gli 80mila teu: il più alto quantitativo mensile mai movimentato'. Below the headline is a large aerial photograph of the Trieste port area. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Laura Morante Causa a Luigi Merlo' and 'Remano: "Piemonte è la nuova Taranto"'. At the bottom of the screenshot, there are social media sharing icons and a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button.

Trieste, Aprile record sui container

Nuovo record sui contenitori movimentati in un singolo mese. Lo ha fatto registrare il porto di Trieste. Ad Aprile sono stati sfiorati gli 80.000 TEU, con un incremento del 45% sullo stesso mese del 2021 e del 27% sul 2019, quando erano stati movimentati 62.315 TEU. 'Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container' dichiara il presidente **Zeno D' Agostino**. "La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come sistema integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti' ha aggiunto, sottolineando che 'Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock - conclude D' **Agostino** - la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi'.

di Redazione Port News



Record nel porto di Trieste, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container

Giancarlo Barlazzi

Sfiorati gli 80.000 TEU, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%) Trieste - Prosegue la crescita del porto di Trieste che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%). Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu. **Zeno D' Agostino**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha dichiarato 'Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come **sistema** integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti'. 'Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock - conclude D' **Agostino** - la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi'.



Shipping Italy

Trieste

Nuova asta per le ultime bettoline di Giuliana Bunkeraggi

Dopo che l'incanto per le ultime due unità della flotta della compagnia triestina in liquidazione è andato a vuoto, sarà abbassata la base d'asta

Mentre la quota del 17,75% di Tami Srl, vale a dire la società che controlla col 60% del capitale (il restante è della locale Autorità di Sistema Portuale) il **Trieste** Terminal Passeggeri, concessionario della stazione marittima dello scalo giuliano, ha trovato un acquirente, i beni mobili messi all'asta a febbraio dal liquidatore giudiziale di Giuliana Bunkeraggi sono rimasti invenduti. Così, per le bettoline Piero N (costruzione del 1993 da 2.700 tonnellate di portata lorda) e Marisa N (1980, 1.714 Tpl) ci si riproverà l'8 giugno, ribassando la base d'asta a, rispettivamente, 640mila e 480mila euro. Il termine per la presentazione delle offerte scade due giorni prima dell'asta. Nell'ambito del concordato preventivo di Giuliana Bunkeraggi negli anni scorsi erano già state vendute altre proprietà: nel 2019 due bettoline erano passate alla società veneziana Petromar, mentre alla triestina Ocean un anno più tardi erano andati 3 rimorchiatori, 4 cisterne galleggianti, 1 bettolina e le autorizzazioni a operare il bunkeraggio nei porti di **Trieste** e Monfalcone. A dicembre 2020, invece, il Gruppo Walter Tosto aveva a sua volta rilevato sempre all'asta l'intera area dei depositi costieri.



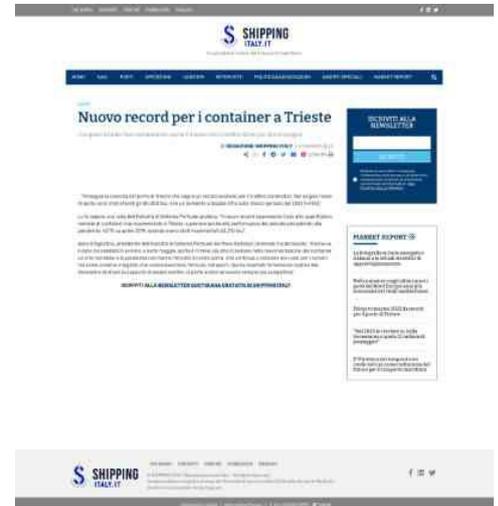
Shipping Italy

Trieste

Nuovo record per i container a Trieste

Con quasi 80mila Teus movimentati, aprile è il mese con il traffico di teu più alto di sempre

'Prosegue la crescita del porto di Trieste che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%)'. Lo fa sapere una nota dell' **Autorità di Sistema Portuale** giuliana: 'Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu'. Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha dichiarato: 'Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come **sistema** integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi'.



Shipping Italy

Trieste

Al porto di Trieste via alla progettazione dei lavori per i terminal di Noghère e del Molo VII

Il prossimo 18 giugno è invece la data stimata da Trieste Marine Terminal per spedire alle imprese di costruzione prescelte gli inviti a presentare offerte o a partecipare all' ampliamento

Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza entra nel vivo al porto di Trieste. Invitalia infatti, ricordando che 'valgono oltre 145 milioni di euro i due interventi per il potenziamento dello scalo giuliano inseriti nel Piano Nazionale per gli investimenti complementari al Pnrr e gestiti dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**', ha annunciato che la fase di progettazione è già partita'. Il supporto tecnico operativo è stato fornito proprio da Invitalia che opera in qualità di Centrale di Committenza per conto della port authority guidata da Zeno D' Agostino. Sono state indette procedure di gara per affidare i servizi di progettazione di fattibilità tecnico-economica per i seguenti due interventi : 'realizzazione del Nuovo Terminal delle Noghère con l' incremento delle banchine disponibili e la ristrutturazione di quelle esistenti presso il canale industriale di Zaule' (procedura del valore di oltre 1 milione di euro in scadenza il 25 maggio 2022 - intervento è finanziato per un importo di 45 milioni di euro); 'l' ammodernamento e miglioramento del Molo VII, attraverso il ripristino strutturale e la riorganizzazione del layout del terminal (importo a base d' asta di circa 1,3 milioni di euro e scadenza fissata per il 7 giugno 2022 - opera finanziata per un valore di 100,5 milioni di euro)'. Invitalia spiega che attraverso le due gare verranno selezionati gli affidatari della progettazione di fattibilità tecnico-economica, sulla cui base saranno acquisite tutte le autorizzazioni per le fasi successive di progettazione di dettaglio e di realizzazione delle opere. A proposito dei lavori per il prolungamento del Molo VII che il concessionario Trieste Marine Terminal si è impegnato ad avviare entro il prossimo 30 novembre (a fronte di un prolungamento della concessione per 50 anni), il bando pubblicato in Gazzetta Europea ('procedura ristretta per affidamento appalto integrato avente ad oggetto progettazione esecutiva e esecuzione di tutti i lavori per realizzazione 1° stralcio prolungamento 100 metri molo VII Porto Trieste' del valore di 33,3 milioni di euro Iva esclusa, aveva posto come termine per il ricevimento delle offerte o delle domande di partecipazione il 18 febbraio scorso mentre la 'data stimata di spedizione ai candidati prescelti degli inviti a presentare offerte o a partecipare' è stata fissata al 18 giugno prossimo. La durata dei lavori per questa prima fase di ampliamento è stimata in 586 giorni. N.C.



Trieste Prima

Trieste

Record storico per il porto: 80 mila container in aprile (+45%)

Prosegue la crescita del porto di Trieste che segna un record assoluto per il traffico contenitori. Nel singolo mese di aprile sono stati sfiorati gli 80.000 teu, con un aumento a doppia cifra sullo stesso periodo del 2021 (+45%). Il nuovo record rappresenta il più alto quantitativo mensile di container mai movimentato a Trieste, superiore anche alla performance del periodo precedente alla pandemia: +27% su aprile 2019, quando erano stati movimentati 62.315 teu. **Zeno D' Agostino**, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale, ha dichiarato "Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come **sistema** integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti". "Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock - conclude D' **Agostino** - la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi".



Eni chiude il cracking di Porto Marghera, i sindacati: "A rischio il futuro del petrolchimico ravennate"

Nei giorni scorsi la Regione ha incontrato i sindacati confederali e di categoria per discutere sui riflessi anche in Emilia-Romagna della chiusura dell' impianto Eni-Versalis di **Porto** Marghera. "Alla decisione unilaterale di Eni di chiudere la produzione del cracking, con le sue lavorazioni alla base della produzione di tutti i principali prodotti chimici, crediamo debba corrispondere una presa di posizione da parte del Governo per le ricadute nefaste che coinvolgeranno l' intero tessuto manifatturiero del nostro Paese - commentano le segreterie regionali Filctem-Cgil e Uiltec-Uil - Il cracking di Marghera oggi produce infatti tutte le materie prime necessarie alle più importanti produzioni di polimeri ed intermedi. Se si bloccano le sue attività si mettono a rischio il futuro dei petrolchimici a Ferrara, Ravenna, Mantova e della stessa Marghera. Il cracking oggi infatti invia le materie prime che produce a Ferrara e Mantova attraverso una pipe line che è una infrastruttura di trasporto estremamente sostenibile". "Secondo Eni, le future forniture avverranno attraverso navi gasiere e treni merci. Un modo sicuramente meno efficiente, vincolato dalle norme giustamente decise dopo la tragedia di Viareggio e dalle difficoltà di approdo in laguna - continuano i sindacati - Un enorme passo indietro rispetto a qualunque politica di sicurezza, ambientale ed economica. Un passo indietro anche rispetto alle quantità e alla qualità delle materie prime così inviate con evidenti problemi e conseguenze per la continuità impiantistica degli impianti padani. Ma non solo: si metteranno in difficoltà tutte le lavorazioni dei trasformatori a valle. Intere filiere come quelle del distretto biomedicale, dell' automotive, della farmaceutica, del tessile, del packaging saranno in discussione. A catena, senza le produzioni primarie, si ridimensioneranno anche la ricerca verso materiali meno impattanti, perché è la storia di questa industria che i prodotti di nuova generazione vanno studiati e testati all' interno di un petrolchimico. Stiamo generando così le condizioni per consegnare di fatto ad altri un patrimonio, che si chiama chimica di base italiana". "Sono anni che Eni minaccia la chiusura del cracking, ma sino ad ora alle richieste di un piano industriale finalmente credibile e serio, sono seguite solo promesse e un sostanziale nulla di fatto - proseguono i sindacalisti - Vogliamo una discussione per una volta costruttiva, con garanzie occupazionali ed industriali, che avvenga prima di qualunque atto unilaterale, perché dopo si tratterebbe solo di raccogliere i cocci e mettere delle toppe. Il Pnrr non include mai la parola "chimica". È un peccato perché le competenze, le professionalità e la qualità della ricerca che si trovano nei nostri siti sono indispensabili se vogliamo ragionare realmente di innovazione e futuro industriale! Come abbiamo sottoscritto nel Patto per il lavoro e per il Clima, siamo per una giusta transizione, ma senza risorse, progetti ed investimenti non si va da nessuna parte. Questa lotta non può essere solo una lotta dei chimici ma deve includere



Ravenna Today

Venezia

tutti i settori industriali, perché quello che stiamo difendendo nei nostri stabilimenti, è tutto il futuro produttivo del paese. Sono migliaia di posti di lavoro, è la vocazione industriale della nostra Regione, è il futuro della ricerca e dello sviluppo!".

Trasporti: Messina (Assarmatori), non credo alle navi autonome

A Genova l'assemblea dei comandanti europei riuniti nel Cesma

(ANSA) - GENOVA, 06 MAG - "Non crediamo nelle navi a guida autonoma, crediamo nella filiera formativa delle risorse umane, anche a bordo, tanto quanto a terra". Stefano Messina, presidente di Assarmatori, una delle due associazioni che riuniscono gli armatori italiani, è scettico sulle navi senza equipaggio e lo dichiara a margine della tavola rotonda sul tema organizzata a Genova dal Cesma, la confederazione delle associazioni europee dei comandanti di navi, nell'ambito della 27esima assemblea generale. Ed è sulla stessa linea anche il comandante Claudio Tomei, presidente del sindacato dei lavoratori marittimi Usclac-Unctim-Smacd che rappresenta l'Italia all'interno della confederazione: "Non ci credo molto". Le primissime navi autonome, guidate da terra grazie alle tecnologie, sono già realtà e presupporranno nuove regole. "C'è un interesse crescente e ce ne sono già alcune operative, ma c'è un mondo da sviluppare dal punto di vista normativo, legislativo e di standard tecnici da affinare - dice Andrea Leboffe, naval ships operations manager del Rina -. Il comandante sarà una figura sempre necessaria ma non più a bordo, dovrà gestire da terra una o più navi. Il nuovo ruolo e la sua

responsabilità nel dettaglio è in via di definizione proprio dal punto di vista legislativo". Sarà un comandante più "tecnico", ma il fattore umano resta fondamentale. "Sulle navi autonome a livello di singole tecnologie siamo pronti ma in un sistema complesso come la nave serve un approccio più sistemico dell'impianto di automazione e lì c'è ancora qualcosa da fare" dice Michele Martelli del Diten dell'Università di Genova, un altro dei relatori del workshop, aperto dai saluti del sindaco Marco Bucci, il presidente dell'Adsp di Genova, Savona e Vado ligure, **Paolo Emilio Signorini** e del direttore marittimo della Liguria Sergio Liardo. Oltre alla parte tecnica, aggiunge Martelli c'è il fattore umano: "l'impatto sulle persone di tipo morale, economico e sociale", perché diminuirebbero i posti di lavoro e si porrà il problema di interagire con la macchina per le scelte, anche etiche. (ANSA).



Torre piloti, cerimonia a nove anni dalla tragedia

Alle 22.59 di sabato 7 maggio il suono delle sirene delle navi presenti nel porto di Genova ricorderà, ancora una volta, il momento del tragico crollo e le nove vittime

Nel comune intento di mantenere sempre vivo il ricordo delle nove vittime, la direzione marittima comunica che sabato 7 maggio alle ore 19 si celebrerà la santa messa in suffragio dei caduti presso la chiesa San Marco del Molo (sita in via del Molo, 18) al termine della quale le autorità, i familiari e tutti gli intervenuti raggiungeranno (a piedi) la Stele ad perpetuam rei memoriam per la posa di una corona (area adiacente alla banchina motovedette della Guardia costiera in **Porto** antico).



Informatore Navale

Genova, Voltri

27th CESMA GENERAL ASSEMBLY- "Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti"

La 27esima assemblea generale del CESMA conferma la sempre maggiore responsabilità dei vertici di bordo, che si trovano ad affrontare la sfida delle nuove tecnologie. I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia dei soggetti che operano nel settore marittimo. **Genova**, 6 maggio 2022 - Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations, organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. L' assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a **Genova** nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che rappresenta l' Italia all' interno del CESMA. Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a **Genova**, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio. L' assemblea è stata aperta dai saluti del presidente USCLAC, comandante Claudio Tomei, e del comandante Dimitar Dimitrov, presidente del CESMA. Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di **Genova** Marco Bucci, dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di **Porto**-Guardia Costiera, contrammiraglio Sergio Liardo. Dopo un intervento del presidente dell' Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo, che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l' assemblea del CESMA è entrata nel vivo con i due workshop. Workshop sulle navi autonome. Il primo era dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare. In apertura dei lavori Michele Martelli, professore associato al DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale dell' Università di **Genova**, ha aggiornato sullo stato dell' arte nell' ambito della ricerca, illustrando la timeline dell' impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già "ready to use". Andrea Leboffe, Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome possono portare all' industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più "da bordo".



Informatore Navale

Genova, Voltri

a terra" con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta di Leendert Bal , Head of Safety, Security and Surveillance dell' EMSA - European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito IMO - International Maritime Organization sulle navi senza equipaggio e le attività che l' EMSA sta portando avanti al riguardo. In chiusura Giacomo Gavarone , presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell' importanza del fattore umano. Workshop sulle navi a Lng Nel pomeriggio l' attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Lng (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop. Secondo Stefano Messina , presidente Assarmatori, " Il gas naturale liquefatto sta passando dall' essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l' Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell' impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal MIMS nell' ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero " . " Ma non è tutto. Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche, infatti, hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest' anno l' Unione Europea il primo importatore mondiale di GNL: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, benchmark pre-pandemico. A parte i ragionamenti sul Gas Naturale Liquefatto come combustibile alternativo per il trasporto marittimo, quindi, questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti galleggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)" , ha concluso Messina . Il Capitano di Vascello (CP) Alberto Bottarel , Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di **porto di Genova**, ha poi fornito un' ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l' uso del Lng come carburante, con riferimento alle convenzioni SOLAS e STCW e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all' IGF code. Il comandante Massimo Garbarino ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Lng rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità. Giampiero De Cubellis , Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business,

Informatore Navale

Genova, Voltri

si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo) in ambito navale e sulla loro disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà "lenta ma inarrestabile". Nel chiudere i lavori del workshop il professor Massimo Figari, anch'egli del DITEN dell'Università di Genova, ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.

Genova, l' AdSP amplia l' autoparco

di Redazione Port News

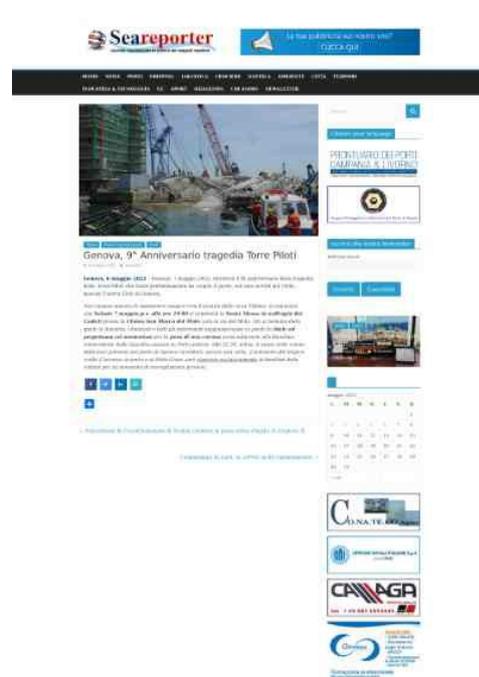
L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** ha reso noto di aver completato l' opera di ampliamento dell' autoparco Genova Sestri Ponente, portando la superficie da 21mila a 27mila mq e la capienza a 178 stalli complessivi. Tutto il comparto è videosorvegliato da telecamere che ne garantiscono la visuale complessiva: le riprese video sono visionabili sia in loco che da remoto e, se necessario dalla control room dell' Aeroporto di Genova. L' intero impianto di illuminazione è stato sostituito con proiettori a led, che garantiscono una migliore ed omogenea illuminazione riducendo le zone d' ombra pur senza interferire con la pista aeroportuale limitrofa. Tra gli elementi di valore, la qualità del manto e la pavimentazione che ha previsto una stabilizzazione a cemento in situ, ossia il terreno è stato una movimentato con appositi macchinari per una profondità di 30-35 cm, e consolidato con l' utilizzo di cemento Portland. Questa tecnologia consente l' incremento delle caratteristiche meccaniche del terreno; le prove su piastra hanno dato ottimi risultati che potrebbero consentire anche la sosta di automezzi carichi. Infine, il progetto ha previsto la realizzazione di una linea di smaltimento acque meteoriche nell' ultimo tratto di strada di accesso all' autoparco per ridurre l' accumulo delle acque che potrebbero creare disagi ai veicoli, inoltre è stata predisposta una vasca di raccolta di prima pioggia per il trattamento delle acque.



Genova, 9° Anniversario tragedia Torre Piloti

anonimo

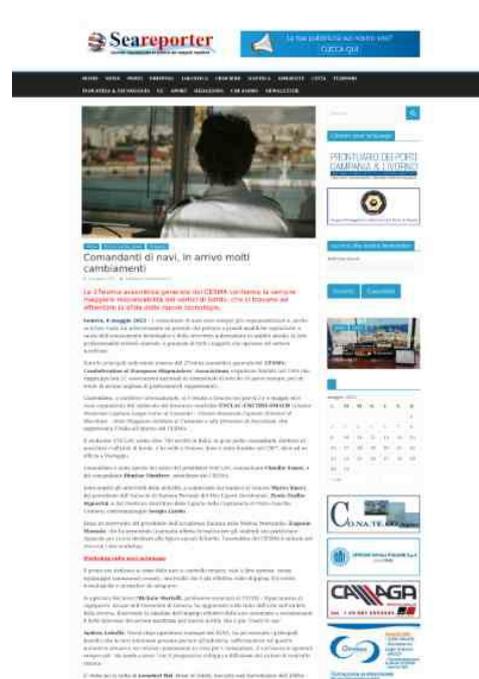
Genova, 6 maggio 2022 - Domani, 7 maggio 2022, ricorrerà il IX anniversario della tragedia della Torre Piloti che tanto profondamente ha colpito il **porto**, nei suoi servizi più vitali, nonché l'intera Città di **Genova**. Nel comune intento di mantenere sempre vivo il ricordo delle nove Vittime, si comunica che Sabato 7 maggio p.v. alle ore 19.00 si celebrerà la Santa Messa in suffragio dei Caduti presso la Chiesa San Marco del Molo (sita in via del Molo, 18) al termine della quale le Autorità, i familiari e tutti gli intervenuti raggiungeranno (a piedi) la Stele ad perpetuam rei memoriam per la posa di una corona (area adiacente alla banchina motovedette delle Guardia costiera in **Porto** antico). Alle 22.59, infine, il suono delle sirene delle navi presenti nel **porto** di **Genova** ricorderà, ancora una volta, il momento del tragico crollo (l'accesso in **porto** e al Molo Giano sarà riservato esclusivamente ai familiari delle vittime per un momento di raccoglimento privato).



Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti

Genova, 6 maggio 2022 - I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo. Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations , organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. L' assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a **Genova** nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che rappresenta l' Italia all' interno del CESMA. Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a **Genova**, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio. L' assemblea è stata aperta dai saluti del presidente USCLAC, comandante Claudio Tomei , e del comandante Dimitar Dimitrov , presidente del CESMA. Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di **Genova** Marco Bucci , dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini , e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di **Porto**-Guardia Costiera, contrammiraglio Sergio Liardo . Dopo un intervento del presidente dell' Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo , che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l' assemblea del CESMA è entrata nel vivo con i due workshop. Workshop sulle navi autonome Il primo era dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare. In apertura dei lavori Michele Martelli , professore associato al DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale dell' Università di **Genova**, ha aggiornato sullo stato dell' arte nell' ambito della ricerca, illustrando la timeline dell' impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già 'ready to use'. Andrea Leboffe , Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome possono portare all' industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più 'da bordo a terra' con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta

Redazione Seareporter.it



Sea Reporter

Genova, Voltri

di Leendert Bal , Head of Safety, Security and Surveillance dell' EMSA - European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito IMO - International Maritime Organization sulle navi senza equipaggio e le attività che l' EMSA sta portando avanti al riguardo. In chiusura Giacomo Gavarone , presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell' importanza del fattore umano. Workshop sulle navi a Lng Nel pomeriggio l' attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Lng (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop. Secondo Stefano Messina , presidente Assarmatori, ' Il gas naturale liquefatto sta passando dall' essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l' Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell' impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal MIMS nell' ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero ' . ' Ma non è tutto. Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche, infatti, hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest' anno l' Unione Europea il primo importatore mondiale di GNL: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, benchmark pre-pandemico. A parte i ragionamenti sul Gas Naturale Liquefatto come combustibile alternativo per il trasporto marittimo, quindi, questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti galleggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)' , ha concluso Messina . Il Capitano di Vascello (CP) Alberto Bottarel , Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di **porto di Genova**, ha poi fornito un' ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l' uso del Lng come carburante, con riferimento alle convenzioni SOLAS e STCW e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all' IGF code. Il comandante Massimo Garbarino ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Lng rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità. Giampiero De Cubellis , Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business, si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca

Sea Reporter

Genova, Voltri

e metanolo) in ambito navale e sulla loro disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà 'lenta ma inarrestabile' . Nel chiudere i lavori del workshop il professor Massimo Figari , anch' egli del DITEN dell' Università di **Genova**, ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.

Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti. A Genova la 27esima assemblea generale del CESMA

Focus anche sulle grandi modifiche in arrivo a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale

Redazione

Focus anche sulle grandi modifiche in arrivo a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale **Genova** - I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo. Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations , organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. L' assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a **Genova** nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che rappresenta l' Italia all' interno del CESMA. Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a **Genova**, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio. L' assemblea è stata aperta dai saluti del presidente USCLAC, comandante Claudio Tomei , e del comandante Dimitar Dimitrov , presidente del CESMA. Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di **Genova** Marco Bucci , dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini , e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di **Porto**-Guardia Costiera, contrammiraglio Sergio Liardo . Dopo un intervento del presidente dell' Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo , che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l' assemblea del CESMA è entrata nel vivo con i due workshop. Workshop sulle navi autonome Il primo era dedicato al tema dell' navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare. In apertura dei lavori Michele Martelli , professore associato al DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale dell' Università di **Genova**, ha aggiornato sullo stato dell' arte nell' ambito della ricerca, illustrando la timeline dell' impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già 'ready to use'. Andrea Leboffe , Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome possono portare all' industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale



Ship Mag

Genova, Voltri

e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più 'da bordo a terra' con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta di Leendert Bal , Head of Safety, Security and Surveillance dell' EMSA-European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito IMO-International Maritime Organization sulle navi senza equipaggio e le attività che l' EMSA sta portando avanti al riguardo. In chiusura Giacomo Gavarone , presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell' importanza del fattore umano. Workshop sulle navi a Lng Nel pomeriggio l' attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Lng (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop. Secondo Stefano Messina , presidente Assarmatori, ' Il gas naturale liquefatto sta passando dall' essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l' Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell' impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal MIMS nell' ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero'. 'Ma non è tutto. Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche, infatti, hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest' anno l' Unione Europea il primo importatore mondiale di GNL: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, benchmark pre-pandemico. A parte i ragionamenti sul Gas Naturale Liquefatto come combustibile alternativo per il trasporto marittimo, quindi, questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti galleggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)', ha concluso Messina . Il Capitano di Vascello (CP) Alberto Bottarel , Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di **porto** di **Genova**, ha poi fornito un' ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l' uso del Lng come carburante, con riferimento alle convenzioni SOLAS e STCW e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all' IGF code. Il comandante Massimo Garbarino ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Lng rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità.

Ship Mag

Genova, Voltri

Giampiero De Cubellis ,Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business, si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo) in ambito navale e sulla loro disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà 'lenta ma inarrestabile' . Nel chiudere i lavori del workshop il professor Massimo Figari , anch' egli del DITEN dell' Università di **Genova**, ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Retroporti, Giulio Schenone: 'Svilupparli nel Basso Piemonte? Guadagna soprattutto chi li riesce a vendere'

L' imprenditore: 'Poco utili per Genova, ma funzionali a Msc, che ha meno spazio rispetto agli altri terminal'

Genova - "Non credo ci sia un' opposizione da parte degli operatori portuali genovesi nei confronti di un retroporto ad Alessandria, Novi o Rivalta Scrivia. Il problema è che una struttura così è competitiva se si trova a Milano, Brescia, Padova, cioè a distanze che giustifichino un viaggio della merce su treno". CONTINUA.



Sommariva: importanti prospettive dalla ZLS

LA SPEZIA - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** (AdSPMLO) ha riferito che nel primo trimestre 2022 i porti di Spezia e Marina di Carrara hanno movimentato complessivamente oltre 4,3 milioni di tonnellate merci. I container hanno raggiunto quota 353.476 TEU, mentre l'intermodalità mare-ferro è stata gestita con 2.148 treni, che hanno utilizzato complessivamente 32.305 vagoni. Più nel dettaglio, la movimentazione delle merci nel porto della Spezia ha registrato 3.028.486 tonnellate (-4,5%), di cui 121.792 rinfuse liquide (-50,5%), 12.682 rinfuse solide e 2.894.012 general cargo (-1%). Per quanto riguarda le rinfuse liquide - commenta l' AdSP - con particolare riferimento al traffico di GNL, si prevede che, a partire dal mese di aprile, si assista ad una qualche ripresa. Sul primo trimestre del 2021, il traffico contenitori risulta incrementato dello 0,7%, con una accelerata nel mese di marzo, che da solo ha contato 128.281 TEU, con un aumento del 6,2% su marzo 2021. Con un positivo 2,4% nel porto spezzino continua ad aumentare anche il traffico gateway, che ha raggiunto nel trimestre 321.230 TEU, mentre quello da trasbordo continua a diminuire, con una flessione del 36,1% nel I trimestre 2022, che ha riguardato complessivamente 9.214 TEU. Grazie all' integrazione ferroviaria di **sistema** con Santo Stefano di Magra, crescono del +2,5% anche i servizi intermodali, che hanno visto viaggiare dal/per il porto spezzino complessivamente 2.120 i treni e 31.812 vagoni (+3,8%). La merce in container trasportata via ferrovia si è attestata a 850.038 tonnellate, anch' essa aumentata del 4%. [hidepost] Per quanto riguarda invece il settore passeggeri, emergono chiari segnali di ripresa: lungo il 1° trimestre 2022, sono stati effettuati 15 scali nave con un transito di 20.677 croceristi. Per quanto riguarda il porto di Marina di Carrara, - scrive ancora l' AdSP - si rafforzano ulteriormente gli importanti risultati di crescita conseguiti già nel 2021. Nel primo trimestre 2022 le performance sia dei trasporti ro-ro che delle rinfuse solide e delle merci varie segnano tutte valori positivi. Complessivamente il porto carrarino ha movimentato 1.281.182 tonnellate (+76,4%) di merci, di cui 389.838 rinfuse solide (+539%) e 891.344 general cargo (+34%). Il traffico ro-ro ha movimentato 11.113 unità, segnando un importante incremento del 74,5% sul trimestre 2021. Anche il traffico container continua il suo percorso di sviluppo, totalizzando nei primi 3 mesi dell' anno 23.032 TEU, con un incremento del 5,4%. Grazie al potenziamento dei servizi, il trasporto ferroviario ha esordito nel 1° trimestre con 28 treni (+86,7%) e 493 vagoni (+84,6%). La ripresa del traffico crociere, invece, è prevista a partire dal 2° trimestre 2022. 'Questi dati confermano l' importante funzione assoluta dai porti di La Spezia e Marina di Carrara, sempre più punti di riferimento di aziende italiane ed estere e di milioni di consumatori - commenta il presidente della AdSP MLO, Mario Sommariva, che prosegue: 'I programmi che come AdSP stiamo



La Gazzetta Marittima

La Spezia

implementando sono rivolti ad aumentare l'efficienza logistica dei nostri porti, riducendone sempre più l'impatto ambientale e promuovendo occupazione qualificata. Lavoriamo anche in prospettiva della nostra ZLS, che una volta insediata comprenderà importanti aree logistiche, da Santo Stefano Magra alla provincia di Parma, mettendo i nostri porti al servizio di un importante e complesso **sistema** economico multiregionale'.

Porto di Ravenna: un hub nazionale per gas e rinnovabili

Flavio Fabbri

L'importante è far presto, perché per individuare nuovi fornitori servono anche infrastrutture e tecnologie che ci mettano in grado di ricevere gas liquido e naturale proveniente da altri Paesi. In Emilia Romagna c'è il modello del Porto di Ravenna, che impiega soluzioni galleggianti per il GNL e gli impianti eolici e solari. A caccia di risorse energetiche, ma bisogna far presto L'Italia deve sostituire rapidamente le forniture di gas naturale e petrolio dalla Russia e per raggiungere questo fondamentale obiettivo per il futuro dell'Unione europea ogni Stato dovrà assicurarsi le infrastrutture e le tecnologie necessarie. Grazie ad una posizione geografica estremamente vantaggiosa e rapporti economici, commerciali e politici favorevoli, l'Italia può rivolgersi all'Algeria, alla Libia, all'Egitto, ma anche agli Stati Uniti e all'Azerbaijan, al Qatar, al Congo, all'Angola e al Mozambico, per trovare un mix energetico ottimale che ci consenta di staccarci da Mosca (e allo stesso tempo, però, di esporci a nuove vulnerabilità sullo scacchiere globale). Se l'autonomia energetica è difficile da ottenere, certamente si può fare molto di più per potenziare la capacità degli impianti a fonti energetiche rinnovabili, che almeno per l'elettrificazione dei consumi può dare un grande contributo, se non il principale (visto che di sole ce n'è in abbondanza nel Mediterraneo). L'accordo tra Bruxelles e Washington per le nuove forniture di gas naturale liquefatto (15 miliardi di metri cubi in più subito e altri 50 miliardi dal 2030) rende necessario potenziare il **sistema** continentale dei rigassificatori. Gas liquido: le piattaforme galleggianti di stoccaggio e rigassificazione di Ravenna Attualmente, il modo più flessibile e di minor costo per sfruttare la nuova disponibilità di GNL è impiegare unità galleggianti ancorate in prossimità dei porti. Quello di Ravenna è nelle condizioni di farlo nel tratto di **mare** prospiciente, e quindi non direttamente in porto. Possibilità ritenuta fra le più efficaci. Il modello floating del Porto ravennate permetterebbe tempi di attivazione della piattaforma di stoccaggio e rigassificazione inferiori ai 12 mesi, rispetto ai tre anni altrimenti necessari per la costruzione di una nuova struttura altrove. L'obiettivo è quello di avere una unità di stoccaggio e rigassificazione galleggiante attrezzata a ricevere navi GNL del maggior numero di classi possibile attualmente in navigazione, per contribuire in maniera decisiva alla capacità di ricezione e lavorazione di gas liquido che il Governo sta reperendo all'estero in alternativa a quello russo. Eolico e solare 'floating' Altro progetto è il parco eolico e del fotovoltaico galleggiante in **Adriatico**, unico per dimensioni nel panorama nazionale e internazionale, ora all'esame del ministero per la Transizione ecologica. La proposta di Piano triennale di attuazione 2022-2024 del Piano energetico regionale già presentata a tutte le parti sociali nel Patto per il Lavoro e per il Clima: investimenti per 8,5 miliardi di euro per aumentare l'efficienza energetica e coprire sempre



Key4Biz

Ravenna

di più i consumi con fonti rinnovabili , un terzo in più rispetto alla copertura attuale nel triennio. Nel Patto anche l' iniziativa finalizzata alla promozione e al sostegno delle Comunità energetiche rinnovabili e dell' autoconsumo collettivo. Il Porto di Ravenna, infine, vanta un' infrastruttura locale di linee a banda ultralarga , costituita da 841,2 km di fibra ottica dispiegata da Lepida , a seguito del piano sottoscritto con l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico centro settentrionale**, nonché di un servizio WiFi gratuito disponibile per tutti all' interno della rete EmiliaRomagnaWiFi.

Ravenna Today

Ravenna

Giornata dell' Europa, a Palazzo Rasponi dalle Teste il convegno 'Crescita blu: Ravenna in Europa'

Il convegno si svolge nell' ambito dei Ravenna Seaside Events, un' articolata rassegna che si rivolge alle cittadine e ai cittadini, agli addetti ai lavori e al pubblico internazionale che convergerà su Ravenna in occasione dello European Maritime Day

Lunedì 9 maggio si celebra la giornata dell' Europa e quest' anno non poteva non essere dedicata al mare. A Palazzo Rasponi dalle Teste, piazza Kennedy 12, si terrà l' importante convegno promosso dal Comune di Ravenna e dal Centro Europe Direct della Romagna, dal titolo "Crescita Blu: Ravenna in Europa". Il convegno si svolge nell' ambito dei Ravenna Seaside Events, un' articolata rassegna che si rivolge alle cittadine e ai cittadini, agli addetti ai lavori e al pubblico internazionale che convergerà su Ravenna in occasione dello European Maritime Day del 19 e 20 maggio al Pala De André. Il convegno "Crescita Blu: Ravenna in Europa" vedrà la partecipazione di quattordici relatori, rappresentanti di istituzioni, imprese e stakeholder del territorio, e tratterà le azioni di valorizzazione della costa e del mare attivate, o in fase di progettazione, del territorio ravennate. Il convegno permetterà un importante momento di scambio e di confronto tra gli attori operanti sul territorio, a proposito dello dell' arte dei progetti avviati e delle prospettive future legate allo sviluppo dell' ambiente costiero e marittimo di Ravenna. Gli interventi dei relatori si articoleranno in sei panel per una lettura dei sei obiettivi della strategia per la crescita blu dell' Unione europea attraverso i progetti e le attività sviluppate sul territorio ravennate, proprio per fare il punto su come Ravenna si colloca nel quadro strategico europeo. Nella sessione mattutina, che inizierà alle 8.45 e si concluderà alle 12.30, verranno affrontati i temi della biodiversità e degli investimenti in natura (9.30), con l' approfondimento del progetto del Parco Marittimo di Ravenna, un progetto strategico di rinaturalizzazione della costa. A seguire, 10.30, si parlerà del nuovo percorso di pianificazione dello spazio marittimo, con interventi a cura di Regione Emilia-Romagna e **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico. Neutralità climatica e politiche per l' azzeramento dell' inquinamento sarà il tema del terzo panel, che ospiterà un intervento sul progetto Agnes per la produzione di energia rinnovabile in mare, e di combustibili provenienti da fonti rinnovabili per la propulsione navale sviluppati da Rosetti Marino. Nella sessione pomeridiana, che inizierà alle 13.30 e si concluderà alle 16.30, il focus sarà prima sull' adattamento ai cambiamenti climatici e la resilienza delle zone costiere, con l' approfondimento dei progetti di ripascimento della costa, a cura di Regione ER, e del progetto Life NatuReef, creazione di barriere naturali per la protezione della costa. A seguire economia circolare e prevenzione dei rifiuti, progetto Eni e dismissione di piattaforme off-shore per la creazione di oasi ambientali naturali, a cura dell' associazione Paguro. L' ultimo approfondimento sarà dedicato a sistemi alimentari sostenibili, con il



Ravenna Today

Ravenna

progetto della cozza selvaggia di Marina di Ravenna con capofila le cooperative La Romagnola e Conisub, il progetto Prizefish per l'innovazione delle filiere della pesca, guidato da Unibo, e i progetti del territorio sul cibo sostenibile sviluppati da Cestha. Per informazioni e registrazioni: europedirectromagna@comune.ravenna.it Nell'ambito della rassegna Ravenna Seaside Events, lo stesso giorno 9 maggio, dalle 17.30, a Palazzo Rasponi dalle Teste in piazza Kennedy, si terrà il convegno progetto World per la green, blue economy & cultura, a cura di Cisvam - Centro internazionale di studio per la valorizzazione del mare e dell'ambiente. Una serata per presentare il progetto del Centro che riguarda lo sviluppo navale, in particolare: ecoporti galleggianti, idrovie e set navale innovativo dell'associazione Cisvam comprendente nave Igea (ospedale multifunzionale), nave Humanitas (pronto intervento migranti, naufragi, eventi pandemici), nave PlastiClean (nave ecologica oceanica per recupero plastiche e inquinanti galleggianti con immediata trasformazione in biocarburanti).

Giornata dell' Europa, lunedì a Palazzo Rasponi dalle Teste il convegno "Crescita blu: Ravenna in Europa"

Redazione

Lunedì 9 maggio si celebra la giornata dell' Europa e quest' anno non poteva non essere dedicata al mare. A Palazzo Rasponi dalle Teste, piazza Kennedy 12, si terrà l' importante convegno promosso dal Comune di Ravenna e dal Centro Europe Direct della Romagna, dal titolo ' Crescita Blu: Ravenna in Europa '. Il convegno si svolge nell' ambito dei Ravenna Seaside Events, un' articolata rassegna che si rivolge alle cittadine e ai cittadini, agli addetti ai lavori e al pubblico internazionale che convergerà su Ravenna in occasione dello European Maritime Day del 19 e 20 maggio al Pala De André. Il convegno 'Crescita Blu: Ravenna in Europa' vedrà la partecipazione di quattordici relatori, rappresentanti di istituzioni, imprese e stakeholder del territorio, e tratterà le azioni di valorizzazione della costa e del mare attivate, o in fase di progettazione, del territorio ravennate. Il convegno permetterà un importante momento di scambio e di confronto tra gli attori operanti sul territorio, a proposito dello dell' arte dei progetti avviati e delle prospettive future legate allo sviluppo dell' ambiente costiero e marittimo di Ravenna. Gli interventi dei relatori si articoleranno in sei panel per una lettura dei sei obiettivi della strategia per la crescita blu dell' Unione europea attraverso i progetti e le attività sviluppate sul territorio ravennate, proprio per fare il punto su come Ravenna si colloca nel quadro strategico europeo. Nella sessione mattutina, che inizierà alle 8.45 e si concluderà alle 12.30, verranno affrontati i temi della biodiversità e degli investimenti in natura (9.30), con l' approfondimento del progetto del Parco Marittimo di Ravenna, un progetto strategico di rinaturalizzazione della costa. A seguire, 10.30, si parlerà del nuovo percorso di pianificazione dello spazio marittimo, con interventi a cura di Regione Emilia-Romagna e **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico. Neutralità climatica e politiche per l' azzeramento dell' inquinamento sarà il tema del terzo panel, che ospiterà un intervento sul progetto Agnes per la produzione di energia rinnovabile in mare, e di combustibili proveniente da fonti rinnovabili per la propulsione navale sviluppati da Rosetti Marino. Nella sessione pomeridiana, che inizierà alle 13.30 e si concluderà alle 16.30, il focus sarà prima sull' adattamento ai cambiamenti climatici e la resilienza delle zone costiere, con l' approfondimento dei progetti di ripascimento della costa, a cura di Regione ER, e del progetto Life NatuReef, creazione di barriere naturali per la protezione della costa. A seguire economia circolare e prevenzione dei rifiuti, progetto Eni e dismissione di piattaforme off-shore per la creazione di oasi ambientali naturali, a cura dell' associazione Paguro. L' ultimo approfondimento sarà dedicato a sistemi alimentari sostenibili, con il progetto della cozza selvaggia di Marina di Ravenna con capofila le cooperative La Romagnola e Conisub, il progetto Prizefish per l' innovazione delle filiere della pesca, guidato da Unibo, e i progetti



ravennawebtv.it

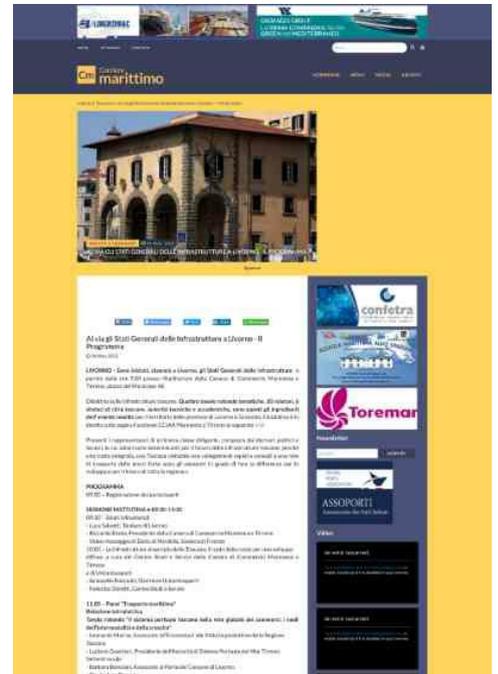
Ravenna

del territorio sul cibo sostenibile sviluppati da Cestha. Per informazioni e registrazioni: europedirectromagna@comune.ravenna.it Nell' ambito della rassegna Ravenna Seaside Events, lo stesso giorno 9 maggio, dalle 17.30, a Palazzo Rasponi dalle Teste in piazza Kennedy, si terrà il convegno progetto World per la green, blue economy & cultura, a cura di Cismam - Centro internazionale di studio per la valorizzazione del mare e dell' ambiente. Una serata per presentare il progetto del Centro che riguarda lo sviluppo navale, in particolare: ecoporti galleggianti, idrovie e set navale innovativo dell' associazione Cismam comprendente nave Igea (ospedale multifunzionale), nave Humanitas (pronto intervento migranti, naufragi, eventi pandemici), nave PlastiClean (nave ecologica oceanica per recupero plastiche e inquinanti galleggianti con immediata trasformazione in biocarburanti).

Al via gli Stati Generali delle Infrastrutture a Livorno - Il Programma

LIVORNO - Sono iniziati, stamani a Livorno, gli Stati Generali delle Infrastrutture a partire dalle ore 9,00 presso l' Auditorium della Camera di Commercio Maremma e Tirreno, piazza del Municipio 48. Dibattito sulle infrastrutture toscane. Quattro tavole rotonde tematiche, 30 relatori, 6 sindaci di città toscane, autorità tecniche e accademiche, sono questi gli ingredienti dell' evento inedito per il territorio delle province di Livorno e Grosseto. L' iniziativa è in diretta sulla pagina Facebook CCIAA Maremma e Tirreno al seguente link Presenti i rappresentanti di un' intera classe dirigente, composta dai decisori politici e tecnici, le cui azioni sono determinanti per il futuro delle infrastrutture toscane: perché una costa integrata, una Toscana visitabile con collegamenti rapidi e comodi e una rete di trasporto delle merci forte sono gli elementi in grado di fare la differenza per lo sviluppo e per il futuro di tutta la regione.

PROGRAMMA 09:00 - Registrazione dei partecipanti
SESSIONE MATTUTINA 09:30-13:30
 09:30 - Saluti istituzionali - Luca Salvetti, Sindaco di Livorno - Riccardo Breda, Presidente della Camera di Commercio Maremma e Tirreno - Video messaggio di Dario di Nardella, Sindaco di Firenze
 10:00 - Le infrastrutture al servizio della Toscana: il ruolo della costa per uno sviluppo diffuso a cura del Centro Studi e Servizi della Camera di Commercio Maremma e Tirreno e di Uniontrasporti - Antonello Fontanili, Direttore Uniontrasporti - Federico Doretti, Centro Studi e Servizi
 11:00 - Panel 'Trasporto marittimo' Relazione introduttiva Tavola rotonda 'Il sistema portuale toscano nella rete globale dei commerci: i nodi dell' intermodalità e della crescita' - Leonardo Marras, Assessore all' Economia e alle Attività produttive della Regione Toscana - Luciano Guerrieri, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Barbara Bonciani, Assessore al Porto del Comune di Livorno - On. Andrea Romano - On. Edoardo Rixi - Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy, SRM
 12:00 - Panel 'Trasporto ferroviario' Relazione introduttiva Tavola rotonda 'Infrastrutture ferroviarie e shift modale - Stato dell' arte in Toscana: gli scenari del trasporto ferroviario turistico e delle merci' - Anna Masutti, Presidente Rete Ferroviaria Italiana - Giovanni Palladino, Responsabile Affari Istituzionali Territoriali FS - Stefano Baccelli, Assessore alle Infrastrutture per la mobilità logistica, viabilità e trasporti della Regione Toscana - Giovanna Cepparello, Assessore alla mobilità del Comune di Livorno - Rocco Guido Nastasi, Presidente Interporto Toscano Amerigo Vespucci - Massimo Dringoli, Assessore alla Mobilità del Comune di Pisa Moderatore della sessione mattutina: Antonello Riccelli, giornalista
SESSIONE POMERIDIANA 15:00-18:00
 15:00 - Panel 'Trasporto aereo' Relazione introduttiva Tavola rotonda 'Il sistema aeroportuale in Toscana: prospettive per i grandi hub? E quale ruolo possono avere i piccoli aeroporti?' - Andrea Giuricin, Economista dei



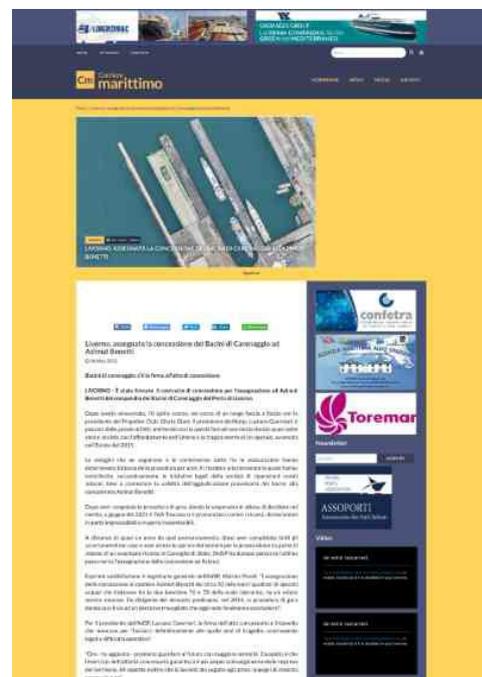
Corriere Marittimo

Livorno

trasporti UNIMIB e CEO TRA consulting - Claudio Boccardo, Amministratore Unico Alatoscana S.p.A.

Livorno, assegnata la concessione dei Bacini di Carenaggio ad Azimut Benetti

Bacini di carenaggio: c'è la firma all'atto di concessione LIVORNO - È stato firmato il contratto di concessione per l'assegnazione ad Azimut Benetti del compendio dei Bacini di Carenaggio del **Porto** di Livorno. Dopo averlo annunciato, l'8 aprile scorso, nel corso di un lungo faccia a faccia con la presidente del Propeller Club, Gloria Giani, il presidente dell'Adsp, Luciano Guerrieri, è passato dalle parole ai fatti, mettendo così la parola fine ad una storia durata quasi sette anni e iniziata con l'affondamento dell'Urania e la tragica morte di un operaio, avvenuta nell'Estate del 2015. Le indagini che ne seguirono e le controversie sorte fra le assicurazioni hanno determinato il blocco della procedura per anni. A ritardare ulteriormente la quale hanno contribuito, successivamente, le iniziative legali della società di riparazioni navali Jobson, tese a contestare la validità dell'aggiudicazione provvisoria dei bacini alla concorrente Azimut Benetti. Dopo aver congelato la procedura di gara, dando la sospensiva in attesa di decidere nel merito, a giugno del 2021 il TAR Toscana si è pronunciato contro i ricorsi, dichiarandoli in parte improcedibili e in parte inammissibili. A distanza di quasi un anno da quel pronunciamento, dopo aver completato tutti gli accertamenti del caso e aver atteso lo spirare dei termini per la proposizione da parte di Jobson di un eventuale ricorso in Consiglio di Stato, l'AdSP ha dunque percorso l'ultimo passo verso l'assegnazione della concessione ad Azimut. Esprime soddisfazione il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli: "L'assegnazione della concessione al cantiere Azimut-Benetti dei circa 92 mila metri quadrati di specchi acquei che insistono fra le due banchine 76 e 78 dello scalo labronico, ha un valore storico enorme. Da dirigente del demanio predisposi, nel 2014, la procedura di gara dando così il via ad un percorso travagliato che oggi vedo finalmente concludersi". Per il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, la firma dell'atto concessorio è il tassello che mancava per "lasciarci definitivamente alle spalle anni di tragedie, controversie legali e difficoltà operative". "Ora - ha aggiunto - possiamo guardare al futuro con maggiore serenità. L'auspicio è che l'esercizio dell'attività concessoria garantisca il più ampio coinvolgimento delle imprese del territorio. Mi aspetto inoltre che la Società dia seguito agli attesi impegni di crescita occupazionale".

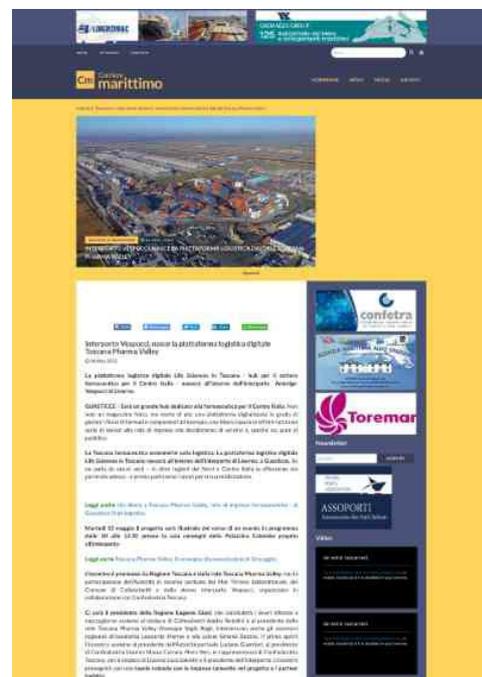


Interporto Vespucci, nasce la piattaforma logistica digitale Toscana Pharma Valley

La piattaforma logistico digitale Life Sciences in Toscana - hub per il settore farmaceutico per il Centro Italia - nascerà all' interno dell' Interporto Amerigo Vespucci di Livorno. GUASTICCE - Sarà un grande hub dedicato alla farmaceutica per il Centro Italia. Non solo un magazzino fisico, ma molto di più: una piattaforma digitalizzata in grado di gestire i flussi di farmaci e componenti ad esempio, una filiera capace di offrire tutta una serie di servizi alla rete di imprese che decideranno di servirsi e, perchè no, pure al pubblico.

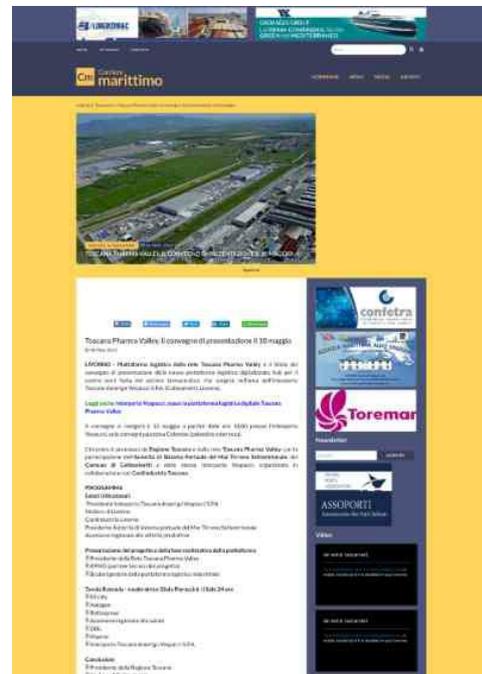
La Toscana farmaceutica scommette sulla logistica. La piattaforma logistico digitale Life Sciences in Toscana nascerà all' interno dell' interporto di Livorno, a Guasticce. Se ne parla da alcuni anni - in altre regioni del Nord e Centro Italia la riflessione sta partendo adesso - e presto partiranno i lavori per la sua realizzazione. Leggi anche Via libera a Toscana Pharma Valley, rete di imprese farmaceutiche - A Guasticce l' hub logistico Martedì 10 maggio il progetto sarà illustrato del corso di un evento in programma dalle 10 alle 12.30 presso la sala convegni della Palazzina Colombo proprio all' interporto- L' incontro è promosso da Regione Toscana e dalla rete Toscana Pharma

Valley con la partecipazione dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Comune di Collesalveti e dello stesso Interporto Vespucci, organizzato in collaborazione con Confindustria Toscana. Ci sarà il presidente della Regione Eugenio Giani , che concluderà i lavori attorno a mezzogiorno assieme al sindaco di Collesalveti Adelio Antolini e al presidente della rete Toscana Pharma Valley Giuseppe Seghi Regli. Interverranno anche gli assessori regionali all' economia Leonardo Marras e alla salute Simone Bezzini. Il primo aprirà l' incontro, assieme al presidente dell' Autorità portuale Luciano Guerrieri, al presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Piero Neri, in rappresentanza di Confindustria Toscana, con il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il presidente dell' Interporto; L' incontro proseguirà con una tavola rotonda con le imprese coinvolte nel progetto e i partner logistici. La piattaforma logistica digitale che nascerà a Livorno è un investimento privato, di più imprese che si sono costituite in rete. Ma nel progetto un ruolo forte l' ha avuto anche il pubblico e in particolare la Regione : di stimolo al confronto tra imprese all' inizio, fin dal 2014, e di traino nella seconda, dal protocollo siglato nel 2018 presso il Ministero allo sviluppo economico agli investimenti sulle infrastrutture per dare gambe al progetto, che siano i collegamenti ferroviari con il **porto** di Livorno o la Darsena Europa, lo scavalco ferroviario e lo sviluppo dell' aeroporto di Pisa. Un' alleanza insomma tra più aziende e tra pubblico e privato: a beneficio delle imprese, del territorio e del tessuto industriale ed economico di tutta la Toscana, una risorsa utile anche per una sanità pubblica territoriale in futuro più diffusa (eredità positiva della pandemia) e un beneficio alla fine pure per il paziente.



Toscana Pharma Valley, il convegno di presentazione il 10 maggio

LIVORNO - Piattaforma logistica della rete Toscana Pharma Valley è il titolo del convegno di presentazione della nuova piattaforma logistica digitalizzata, hub per il centro nord Italia del settore farmaceutico, che sorgerà nell' area dell' Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.P.A. (Collesalvetti, Livorno). Leggi anche Interporto Vespucci, nasce la piattaforma logistica digitale Toscana Pharma Valley Il convegno si svolgerà il 10 maggio a partire dalle ore 10,00 presso l' Interporto Vespucci, sala convegni palazzina Colombo (palazzina color rosa). L' incontro è promosso da Regione Toscana e dalla rete Toscana Pharma Valley con la partecipazione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, del Comune di Collesalvetti e dello stesso Interporto Vespucci, organizzato in collaborazione con Confindustria Toscana . PROGRAMMA Saluti Istituzionali Presidente Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.P.A. Sindaco di Livorno Confindustria Livorno Presidente **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** Assessore regionale alle attività produttive Presentazione del progetto e della fase realizzativa della piattaforma Presidente della Rete Toscana Pharma Valley KPMG (partner tecnico del progetto) Bcube (gestore della piattaforma logistica industriale) Tavola Rotonda - moderatrice Silvia Pieraccini, Il Sole 24 ore Eli Lilly Abiogen RetImprese Assessore regionale alla salute DHL Maersk Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.P.A. Conclusioni Presidente della Regione Toscana Sindaco di Collesalvetti Presidente della Rete Toscana Pharma Valley.



Dragaggi a Livorno, qualche dubbio

Una telefonata significativa lunedì scorso, dopo la pioggia sul litorale (nemmeno tanto forte per la verità). Viene da un camionista, M. Sanna, abituale frequentatore del porto di Livorno: Ho letto sul vostro giornale, che ho trovato sul traghetto, che riparte un periodo di dragaggi dentro la Darsena Toscana di Livorno. Ma mi chiedo a che serva dragare se ogni volta che piove vedo arrivare fango dal canale in fondo alla darsena, che naturalmente rialza il fondale. Non sarebbe meglio chiudere quel pezzo di canale, lasciando andare al mare i fanghi dello Scolmatore? Caro lettore, se avesse seguito queste pagine, si sarebbe reso conto che con noi sfonda una porta aperta: sono anni che insistiamo sulla necessità di bombare sul pezzetto di canale, aprendo la navigabilità dei Navicelli verso il mare. Sono anche tutti d'accordo, ma c'è un problema di ponte da cambiare: e chi lo vuole levatoio, chi spostato a monte (soluzione che abbiamo battezzato Bonistalli) chi non lo vuole e basta (Pisa). Le alleghiamo una vecchia foto che la dice tutta sui fanghi. Continueremo a battere il chiodo, stia certo.



Commissari o tempi storici

LIVORNO È parecchio tempo che non riusciamo a parlare con Pasqualino Monti, già presidente dei portici di Roma, già presidente di **Assoport**, attuale presidente dell'AdSP della Sicilia Occidentale. Ci dispiace: ma i suoi messaggi comunque non mancano. L'ultimo, apparso nei giorni scorsi su Il Sole24Ore a corredo di una paginata sul prossimo nuovo sistema tranviario di Palermo (800 milioni d'investimenti, anche un possibile tunnel sotterraneo per arrivare al porto senza interferenze con il traffico urbano) val la pena di riprenderlo almeno in sintesi. In una bella intervista di Nino Amadore, il presidente Monti attacca con la consueta chiarezza: Palermo non ha ragionato con il proprio porto per anni: e il porto è stato per tanti anni un asset non sfruttato. Le cose sono migliorate, continua Monti, ma non basta: l'asse viario che collega il porto è insufficiente, penalizzante. Soluzione? Con l'allora provveditore ingegner Ierviolella pensammo ad un tunnel dice Monti tra porto e autostrade. Ma la burocrazia ferma o rallenta tutto. Ecco il tema fondamentale del j'accuse di Pasqualino Monti: ci sono le risorse, ci sono le esigenze evidenti, ci sono anche le proposte, ma con le normative attuali per fare un lavoro di due anni occorrono cinque o più anni solo per avere i permessi. Non ce lo possiamo più permettere. Soluzione? Serve un commissario ad acta dice Monti come è stato fatto per il ponte Morandi. La burocrazia continua testualmente il presidente Monti è il problema dell'intero Paese. Ecco perché è necessario condividere una strategia che passi dalle responsabilità della politica. Una politica che a mio sommo parere dovrebbe lasciare da parte la rincorsa al consenso: che va ottenuto per aver raggiunto l'obiettivo prefissato. Al Monti-pensiero andrebbe aggiunto che c'è per fortuna chi, al governo, s'è reso conto del problema: e per i progetti straordinari dei porti ha nominato commissari proprio per sveltire, come per la Darsena Europa a Livorno con Luciano Guerrieri e Roberta Macii. Basterà?



Regione Toscana

Livorno

Piattaforma logistica 'Toscana Pharma Valley', il 10 maggio all' Interporto di Livorno - Toscana Notizie

Sarà un grande hub dedicato alla farmaceutica per il Centro Italia. Non solo un magazzino fisico, ma molto di più: una piattaforma digitalizzata in grado di gestire i flussi di farmaci e componenti ad esempio, una filiera capace di offrire tutta una serie di servizi alla rete di imprese che decideranno di servirsi e, perchè no, pure al pubblico. La Toscana farmaceutica scommette sulla logistica. La piattaforma logistico digitale Life Sciences in Toscana nascerà all' interno dell' interporto di Livorno, a Guasticce. Se ne parla da alcuni anni - in altre regioni del Nord e Centro Italia la riflessione sta partendo adesso - e presto partiranno i lavori per la sua realizzazione. Martedì 10 maggio il progetto sarà illustrato del corso di un evento in programma dalle 10 alle 12.30 presso la sala convegni della Palazzina Colombo proprio all' interporto (seconda uscita sulla FI-PI-LI venendo da Firenze, la prima da Livorno). Per i giornalisti sarà possibile seguire l' incontro anche da remoto, attraverso un computer, tablet o telefonino, ad un link che sarà comunicato successivamente. L' evento è promosso da Regione Toscana e dalla rete

Toscana Pharma Valley con la partecipazione dell' **Autorità di sistema portuale**

del **Mar Tirreno Settentrionale**, del Comune di Collesalveti e dello stesso Interporto Vespucci, organizzato in collaborazione con Confindustria Toscana. Ci sarà il presidente della Regione Eugenio Giani, che concluderà i lavori attorno a mezzogiorno assieme al sindaco di Collesalveti Adelio Antolini e al presidente della rete Toscana Pharma Valley Giuseppe Seghi Regli. Interverranno anche gli assessori regionali all' economia Leonardo Marras e alla salute Simone Bezzini. Il primo aprirà l' incontro, assieme al presidente dell' **Autorità portuale** Luciano Guerrieri, al presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Piero Neri, in rappresentanza di Confindustria Toscana, con il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il presidente dell' Interporto; l' assessore Bezzini sarà tra i protagonisti di una tavola rotonda con le imprese coinvolte nel progetto e i partner logistici. La piattaforma logistica digitale che nascerà a Livorno è un investimento privato, di più imprese che si sono costituite in rete. Ma nel progetto un ruolo forte l' ha avuto anche il pubblico e in particolare la Regione: di stimolo al confronto tra imprese all' inizio, fin dal 2014, e di traino nella seconda, dal protocollo siglato nel 2018 presso il Ministero allo sviluppo economico agli investimenti sulle infrastrutture per dare gambe al progetto, che siano i collegamenti ferroviari con il porto di Livorno o la Darsena Europa, lo scavalco ferroviario e lo sviluppo dell' aeroporto di Pisa. Un' alleanza insomma tra più aziende e tra pubblico e privato: a beneficio delle imprese, del territorio e del tessuto industriale ed economico di tutta la Toscana, una risorsa utile anche per una sanità pubblica territoriale in futuro più diffusa (eredità positiva della pandemia) e un beneficio alla fine pure per il paziente.



Shipping Italy

Livorno

Più metaniere in arrivo al rigassificatore di Livorno mentre la Germania scatta in avanti

Il Governo tedesco, in cerca di alternative al gas russo, ha fissato 4 navi Fsrn mentre in Italia Olt Offshore ha chiesto l' aumentare di capacità

Mentre si attendono notizie dal Governo italiano sull' annuncio noleggiato dei due rigassificatori galleggianti che a partire dai primi mesi del 2023 dovrebbero cominciare a rendere il paese meno dipendente dall' import di gas russo, la Germania si è portata avanti. In occasione della firma di una lettera di intenti tra il ministero federale dell' Economia e il ministero dell' Ambiente e dell' energia della Bassa Sassonia per espandere l' infrastruttura di importazione di Gnl di Wilhelmshaven, sede del rigassificatore onshore che dovrebbe entrare in funzione nel 2025, infatti il Governo ha annunciato di aver opzionato quattro Fsrn tramite le società Rwe e Uniper stanziando 2,94 miliardi di euro. La dimensione delle navi è esattamente quella cercata dall' Italia: 5 miliardi di metri cubi di gas l' anno ciascuna. Due unità saranno noleggiate da Høegh e due da Dynagas. Le infrastrutture saranno gestite da Rwe e Uniper, con le quali il governo federale concluderà accordi di servizio. Una delle navi Høegh è già disponibile e sarà utilizzata a Wilhelmshaven a cavallo tra il 2022-23. La seconda nave Høegh dovrebbe essere collocata a Brunsbüttel all' inizio del 2023. L' ubicazione delle navi di Dynagas deve ancora essere decisa: sono in considerazione Stade, Rostock, Hamburg-Moorburg ed Eemshaven nei Paesi Bassi. Intanto, come previsto, in Italia si procede quantomeno all' ottimizzazione dell' uso dei rigassificatori esistenti. Olt Lng Offshore Toscana, la società del terminal di rigassificazione galleggiante al largo di Livorno, presenterà infatti a breve al Ministero della Transizione Ecologica istanza di autorizzazione per aumentare la capacità di circa 1 miliardo di mc all' anno rispetto agli attuali 3,75 mld mc. Lo ha annunciato la direttrice commerciale Marika Venturi all' assemblea annuale di Assocostieri. L' incremento di capacità non richiederà interventi sull' impianto, ha spiegato Venturi a Staffetta Quotidiana , ma avverrà attraverso un' ottimizzazione della logistica. Attualmente il traffico di metaniere nell' arco dell' anno è in media di una ogni 8-9 giorni, portarlo a una a settimana consentirebbe di incrementare la capacità indicativamente di un mld mc. 'Se l' iter si concluderà rapidamente, potremmo partire già dal prossimo anno termico. In ogni caso appena arriverà il via libera potremo offrire gli slot aggiuntivi a partire dal mese successivo' ha spiegato la manager.



Shipping Italy

Livorno

Al via il progetto della Toscana Pharma Valley all' interporto di Guasticce

Gli operatori logistici chiamati a movimentare le merci saranno BCube, Dhl, Maersk e Palladio

In gestazione da anni, il progetto per far sorgere una Pharma Valley - ovvero una piattaforma logistica dedicata alla gestione di farmaci e altri - all' interno dell' interporto di **Livorno** potrebbe ora finalmente vedere la luce in tempi ragionevoli. A darne notizia la Regione Toscana, coinvolta nell' iniziativa - ricorda - come soggetto promotore avendo favorito il confronto tra le imprese potenzialmente interessate già dal 2014, la quale ha preannunciato la presentazione del progetto, che sarà sostenuto da investimenti privati, per la prossima settimana. Secondo quanto aggiunto dal Sole24Ore , la costruzione della piattaforma logistica digitalizzata - 30mila metri quadrati e 65 mila posti pallet, che poi cresceranno fino a 125mila - inizierà a luglio mentre l' entrata in funzione della struttura è prevista nel 2024. Coinvolte come investitori privati (per 70 milioni di euro) diverse realtà di settore attive in zona, quali Molteni, Eli Lilly, Aboca, Abiogene Galenica Senese, mentre altre (Diesse Diagnostica, El.en, Kedrion e Gsk) potranno aggregarsi successivamente. Quattro infine gli operatori logistici chiamati a movimentare le merci in questione, ovvero BCube, Dhl, Maersk e Palladio, che in particolare seguirà il packaging secondario. Nel progetto è inoltre coinvolta la società di sviluppo immobiliare logistico P3 Logistic Parks. Un protocollo di intesa volto a dare vita a un polo logistico dedicato al settore farmaceutico nello scalo di Guasticce, va ricordato, era già stato siglato presso il Ministero per lo sviluppo economico nel 2018 con l' adesione, di partner pubblici quali la stessa Regione, l' allora Autorità Portuale di **Livorno** e Toscana Aeroporti, che comunque saranno partner dell' iniziativa. All' epoca l' investimento necessario per l' avvio della piattaforma era stato stimato in 60 - 80 milioni di euro, necessari per attrezzare, su un' area di 125.000 metri quadrati di superficie, la metà dei quali edificati, 21.000 metri quadrati di magazzini con ambienti a temperatura controllata. Anche all' epoca erano stimati lavori di realizzazione della durata di circa due anni, con l' inaugurazione della struttura prevista quindi nel settembre 2020.



Isola d' Elba, Rio Marina realizzerà una nuova infrastruttura portuale turistica per la nautica

Accordo tra **AdSP Mar Tirreno Settentrionale** e Comune di per la realizzazione di una nuova facility destinata alla nautica da diportoLIVORNO - Realizzare nel porto di Rio Marina, Isola d' Elba, una infrastruttura portuale turistica destinata alla nautica da diporto . E' questo l' obiettivo del protocollo di intesa siglato dal sindaco di Rio Marina , Marco Corsini, e dal presidente dell' **AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri**. Un accordo strategico che vede le due istituzioni lavorare in tandem ad un progetto che ricomprende sia lo specchio acqueo e le aree a terra prospicienti dello scalo (di pertinenza della Port Authority) che i locali di proprietà comunale che si affacciano sulla banchina (i cosiddetti Voltoni). Con questo protocollo **AdSP** e Comune hanno definito l' iter amministrativo per arrivare all' individuazione di un operatore economico privato cui affidare la costruzione e la gestione della nuova facility. In particolare, l' Ente portuale ha autorizzato il Comune a svolgere la procedura di gara, avvalendosi dell' istituto della finanza di progetto. In tale contesto, il Comune dovrà acquisire il necessario parere dell' **AdSP** su tutti gli atti e documenti di gara afferenti agli aspetti demaniali,

marittimi e di sicurezza. «Comune e Port Authority individuano nella collaborazione la chiave di lettura per interpretare e disegnare il futuro del porto di Rio Marina» ha detto il segretario generale dell' **AdSP**, Matteo Paroli. «L' obiettivo comune - ha proseguito Paroli - è chiaro e ben definito: introdurre e precisare ruoli e compiti nell' ambito di un progetto che mira ad incrementare la qualità della fruizione dell' area portuale, riqualificandone le strutture e migliorandone l' offerta turistica». Soddisfatto il sindaco Marco Corsini: «Il porto di Rio Marina ha la caratteristica di avere due 'padroni' e solo se essi vanno d' amore e d' accordo ci può essere sviluppo nell' interesse del paese» ha dichiarato. «E questo è quello che sta accadendo a Rio. Collaborazione, condivisione, unità di intenti e di vedute. Quando succede così, la pubblica amministrazione dà bella immagine di se e la collettività non può che trarne beneficio».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Crociere, verso una settimana da record: attesi migliaia di turisti nel capoluogo

Dal 8 al 16 maggio saranno sei le navi che attraccheranno in porto. Grande attesa per l'arrivo dell' Msc Fantasia

ANCONA- Migliaia di croceristi, più in generale di turisti, sono attesi ad Ancona dal 8 al 16 maggio. La settimana che verrà, infatti, farà sì che sei navi attraccheranno in **porto** portando nel capoluogo marchigiano un numero elevatissimo di visitatori. In questo senso sia il comune che le stesse compagnie crocieristiche hanno già predisposto il tutto allestendo "walking tour" in giro per la città e appositi servizi navetta per collegare l' attracco con le principali arterie cittadine. Ad aprire le danze (domenica mattina) sarà la Msc Fantasia (un potenziale da 6000 ospiti più 1000 di equipaggio, una cittadina galleggiante) giunta già alla sua quinta toccata sulle ventidue previste quest' anno nello scalo dorico. Lunedì è invece in programma il grande ritorno della Marella Explorer 2. La nave della compagnia Marella Cruises farà la prima delle dodici toccate previste nel 2022 alla banchina 15. Mercoledì sarà il turno della Azamara Onward. La nave di lusso della compagnia Azamara Cruises attraccherà ad Ancona alle 12 in arrivo da Dubrovnik e ripartirà alle 20 per Ravenna. Giovedì è il giorno da segnare con un cerchio rosso sul calendario perché è previsto l' importante battesimo della nuova Viking Mars, varata nello stabilimento di Fincantieri di Ancona. Il viaggio inaugurale partirà dalla banchina 15. Il 15 maggio si rinnova l' appuntamento settimanale con la Msc Fantasia, mentre il 16, di mattina, attraccherà alla banchina 15 il Nautica, in arrivo da Trieste.



Crociere: Adsp Mare Adriatico centrale al Seatrade di Miami

Per la prima volta alla fiera mondiale del settore crocieristico

(ANSA) - **ANCONA**, 06 MAG - È positivo il bilancio della partecipazione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, per la prima volta, al Seatrade Cruise Global 2022, la più grande vetrina internazionale delle crociere che si è appena conclusa a Miami in Florida negli Usa. Una presenza per promuovere le crociere come mezzo di conoscenza di Marche e Abruzzo. Diverse le Adsp e i rappresentanti dei porti italiani al Seatrade per promuovere il brand Italia, prima destinazione nel Mediterraneo. Fra i promotori anche l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che, in questo anno in cui il mercato crocieristico si sta riprendendo dopo il periodo difficile della pandemia, può già contare per lo scalo dorico su un totale di 44 toccate e sulla ripresa del traffico di minicrociere nei porti di Ortona e Pesaro, con passeggeri in prevalenza internazionali. Miami è stata l'occasione per il presidente dell'Adsp, Vincenzo Garofalo, per incontrare le compagnie di navigazione che da anni hanno scelto **Ancona** come destinazione e che hanno confermato la presenza nel **porto** dorico nella stagione 2023 con un incremento delle toccate. Garofalo ha poi incontrato altre compagnie di navigazione interessate a scoprire e proporre ai propri ospiti luoghi di Marche, Abruzzo e Umbria. "Lo scalo di **Ancona** è un riferimento consolidato per lo sviluppo del turismo crocieristico nelle regioni adriatiche - commenta il presidente dell'Adsp Garofalo -. Era indispensabile partecipare alla prima edizione del Seatrade, organizzata dopo l'emergenza sanitaria, per confermare agli attori internazionali del settore che il **porto di Ancona** è uno scalo attivo nelle crociere, pronto ad investire e a migliorare i propri servizi per l'accoglienza". Le crociere nello scalo dorico rappresentano "un asset fondamentale per la crescita dell'economia del territorio. L'investimento, previsto dall'Adsp per la realizzazione del nuovo terminal crociere, viene fatto in condivisione con le istituzioni locali, Regione Marche e Comune di **Ancona**, perché i benefici interesseranno tutto il territorio, non solo l'ambito portuale, in termini di una ricaduta economica diretta ma soprattutto di un'importante visibilità internazionale". (ANSA).



Crociere: Adsp Mare Adriatico centrale al Seatrade di Miami

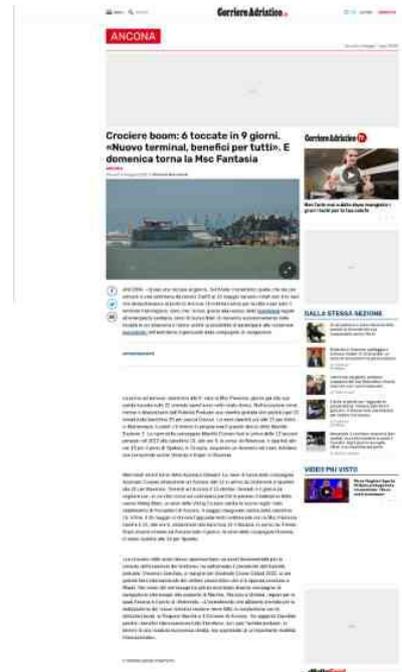
È positivo il bilancio della partecipazione dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, per la prima volta, al Seatrade Cruise Global 2022, la più grande vetrina internazionale delle crociere che si è appena conclusa a Miami in Florida negli Usa. Una presenza per promuovere le crociere come mezzo di conoscenza di Marche e Abruzzo. Diverse le Adsp e i rappresentanti dei porti italiani al Seatrade per promuovere il brand Italia, prima destinazione nel Mediterraneo. Fra i promotori anche l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che, in questo anno in cui il mercato crocieristico si sta riprendendo dopo il periodo difficile della pandemia, può già contare per lo scalo dorico su un totale di 44 toccate e sulla ripresa del traffico di minicrociere nei porti di Ortona e Pesaro, con passeggeri in prevalenza internazionali. Miami è stata l' occasione per il presidente dell' Adsp, Vincenzo Garofalo, per incontrare le compagnie di navigazione che da anni hanno scelto **Ancona** come destinazione e che hanno confermato la presenza nel **porto** dorico nella stagione 2023 con un incremento delle toccate. Garofalo ha poi incontrato altre compagnie di navigazione interessate a scoprire e proporre ai propri ospiti luoghi di Marche, Abruzzo e Umbria. "Lo scalo di **Ancona** è un riferimento consolidato per lo sviluppo del turismo crocieristico nelle regioni adriatiche - commenta il presidente dell' Adsp Garofalo -. Era indispensabile partecipare alla prima edizione del Seatrade, organizzata dopo l' emergenza sanitaria, per confermare agli attori internazionali del settore che il **porto** di **Ancona** è uno scalo attivo nelle crociere, pronto ad investire e a migliorare i propri servizi per l' accoglienza". Le crociere nello scalo dorico rappresentano "un asset fondamentale per la crescita dell' economia del territorio. L' investimento, previsto dall' Adsp per la realizzazione del nuovo terminal crociere, viene fatto in condivisione con le istituzioni locali, Regione Marche e Comune di **Ancona**, perché i benefici interesseranno tutto il territorio, non solo l' ambito portuale, in termini di una ricaduta economica diretta ma soprattutto di un' importante visibilità internazionale". (ANSA).



Crociere boom: 6 toccate in 9 giorni. «Nuovo terminal, benefici per tutti». E domenica torna la Msc Fantasia

ANCONA - Quasi una toccata al giorno. Sul fronte crocieristico quella che sta per arrivare è una settimana da record. Dall'8 al 16 maggio saranno infatti ben 6 le navi che attraccheranno al **porto** di Ancona. Un'ottima notizia per la città e per tutto il territorio marchigiano, visto che i turisti, grazie alla revoca delle restrizioni legate all'emergenza sanitaria, sono di nuovo liberi di muoversi autonomamente nelle località in cui sbarcano e hanno anche la possibilità di partecipare alle numerose escursioni nell'entroterra organizzate dalle compagnie di navigazione. La prima ad arrivare, domenica alle 9, sarà la Msc Fantasia, giunta già alla sua quinta toccata sulle 22 previste quest'anno nello scalo dorico. Nell'occasione verrà messa a disposizione dall'Autorità Portuale una navetta gratuita che partirà ogni 15 minuti dalla banchina 26 per piazza Cavour. La nave ripartirà poi alle 15 per Kotor, in Montenegro. Lunedì c'è invece in programma il grande ritorno della Marella Explorer 2. La nave della compagnia Marella Cruises farà la prima delle 12 toccate previste nel 2022 alla banchina 15, alle ore 8, in arrivo da Ravenna, e ripartirà alle ore 18 per il **porto** di Spalato, in Croazia, seguendo un itinerario nel mare Adriatico che

comprende anche Venezia e Koper in Slovenia. Mercoledì sarà il turno della Azamara Onward. La nave di lusso della compagnia Azamara Cruises attraccherà ad Ancona alle 12 in arrivo da Dubrovnik e ripartirà alle 20 per Ravenna. Tornerà ad Ancona il 13 ottobre. Giovedì è il giorno da segnare con un cerchio rosso sul calendario perché è previsto il battesimo della nuova Viking Mars, la nave della Viking Cruises varata lo scorso luglio nello stabilimento di Fincantieri di Ancona. Il viaggio inaugurale partirà dalla banchina 15. Infine, il 15 maggio si rinnova l'appuntamento settimanale con la Msc Fantasia, mentre il 16, alle ore 9, attraccherà alla banchina 15 il Nautica, in arrivo da Trieste. Dopo essere rimasta ad Ancona tutto il giorno, la nave della compagnia Oceania Cruises ripartirà alle 19 per Spalato. «Le crociere nello scalo dorico rappresentano un asset fondamentale per la crescita dell'economia del territorio» ha sottolineato il presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Garofalo, a margine del Seatrade Cruise Global 2022, la più grande fiera internazionale del settore crocieristico che si è appena conclusa a Miami. Nel corso del vernissage ha potuto incontrare diverse compagnie di navigazione interessate alla scoperta di Marche, Abruzzo e Umbria, regioni per le quali Ancona è il **porto** di riferimento. «L'investimento che abbiamo previsto per la realizzazione del nuovo terminal crociere viene fatto in condivisione con le istituzioni locali, la Regione Marche e il Comune di Ancona - ha aggiunto Garofalo - perché i benefici interesseranno tutto il territorio, non solo l'ambito portuale, in termini di una ricaduta economica diretta, ma soprattutto di un'importante visibilità internazionale». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto of Civitavecchia: Fast Track to the Sea

Civitavecchia. Importante virtual meeting, questa mattina, presso l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale,

Civitavecchia . Importante virtual meeting, questa mattina, presso l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale, per rappresentare lo stato di avanzamento del progetto 'FAST TRACK TO THE SEA: Implementing the last mile rail connections in the port of **Civitavecchia**', cofinanziato dalla Commissione Europea. Moderatore dell' incontro è stato il Dott. Francesco Barontini, PTSCLAS spa. Pre sente all' incontro, Abele Carruezzo, Dir. Sc.co de IL NAUTILUS. Nell' introdurre i lavori, il presidente del' AdSP MTCS, Pino Musolino, ha ricordato che il **porto** di **Civitavecchia** mira ad essere sistema portuale strategico sia nazionale, sia europeo; non solo **'porto** della continuità territoriale' della nostra penisola, e non solo hub cruising e terminale delle Autostrade del Mare del Mediterraneo; ma per il futuro, **Civitavecchia**, grazie all' aeree incluse di Fiumicino e di Gaeta e dell' Italia centrale, guarda al new **porto** come centro logistico che possa garantire l' integrazione intermodale (road, rail e sea) dei flussi merceologici compresi i container. Con il progetto 'Fast Track to the Sea, operativo per la fine del 2023, per il presidente Musolino, si sta realizzando una vision portuale segnata da una modalità ferro che con un fascio di binari leggerà la sea way tramite le banchine nn.23, 24, 25 del **porto**, rendendolo più attrattivo dal punto di vista commerciale e di rilevanza strategica nazionale ed europea. A Luca Lupi, Project Manager Port Authority of **Civitavecchia**, è toccata la presentazione dei risultati dello studio progettuale, ed i prossimi steps, sottolineando che l' Azione 'Fast Track to the Sea' è situata nel **porto** complessivo di **Civitavecchia** (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale) nel Mar Tirreno, a 60 km dal Nucleo urbano di Roma e dall' area Scandinarvo-Mediterraneo Corridoio. Fa parte del Progetto Globale per il rinnovamento del sistema ferroviario all' interno dell' area portuale e per aumentarne la competitività attraverso il riordino del sistema ferroviario (Piano Portuale del 2004 e Piano Strategico del **Porto** Italiano del 2015). Garantire maggiore trasferimento delle merci, dalla strada al mare, modalità più sostenibile, risolvendo anche i problemi del c.d. 'ultimo miglio'. I finanziamenti dell' intero progetto, sono di seguito così distribuiti, anche se vi sarà un extra, per i rincari sulle materie prime e sul costo dell' energia: Poi è passato a illustrare le tre fasi dell' attività progettuali: Infine, il manager Lupi ha ricordato che la fase conclusiva del piano-ferro la vedremo verso l' autunno del 2023, con la presentazione 'fisica' del fascio di binari interno al **porto**. E' seguita la relazione tecnica di Maurizio Marini, Direttore tecnico della Port Authority of **Civitavecchia**, che ha presentato in particolar modo l' intero sito e aree, parti del piano progettuale. Il Direttore Marini ha continuato illustrando i



Il Nautilus

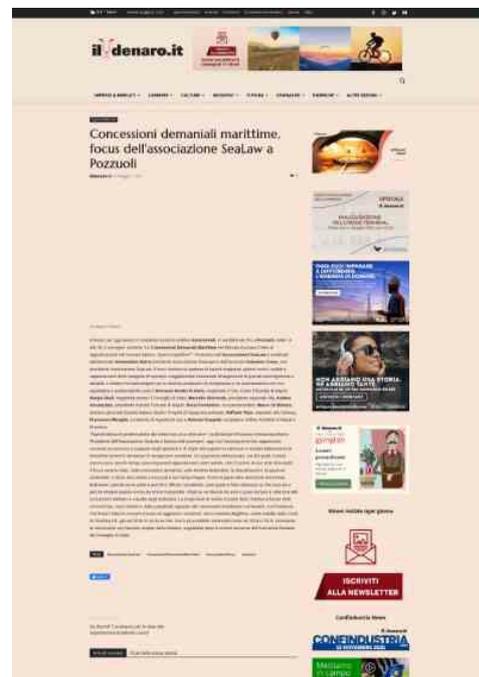
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

tre piani fondanti dell'intero progetto: il piano dell'armamento stradale e ferro, quello della trazione elettrica ed infine il sistema di segnalamento lungo l'intera tratta portuale. La gestione del fascio dei binari e il relativo esercizio saranno dati in concessione, per permettere agli utenti di scegliere tale modalità per la mobilità delle merci e dei container. Infine, ha finito dicendo che, oltre alla riorganizzazione dell'attuale fascio binari interno, è previsto anche il collegamento diretto con il Terminal Commerciale (Terminal Container e Terminal Auto) e l'ottimizzazione geometrica della deviazione per le banchine 23 e 24 (Terminal del Ferro Cromo e banchina multi-purpose). Vi sarà la creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2, che è attualmente in fase di realizzazione, e rientra all'interno della pianificazione della Darsena Traghetti (in costruzione) e si colloca tra quelle opere previste nell'ambito del Piano Regolatore Portuale. Interventi che consentiranno la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax, con un'estensione pari a circa 39.000 mq. La parte relativa alle prospettive della strategia politica dei trasporti europei CEFT2 è stata sviluppata da Mr. Julian Espina, Project Officer CINEA (Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency). In particolare modo per il periodo 2021-2027, si parla di una strategia europea che vede una mobilità sostenibile, green e smart: uno sviluppo adeguato della rete TEN-T. Per il settore marittimo, l'Europa prevede uno sviluppo strategico sui porti core e comprehensive (1); sulle Autostrade del Mare (2) e sulle facility per i carburanti alternativi. Altra relazione importante della giornata, sulla revisione delle 'Ten-T Networks' e relativo regolamento, è stata svolta dall'Ing. Federica Polce, Head of the Ten-T Unit Italian Ministry of Sustainable Infrastructures and Mobility. L'Azione 'Fast Track', ha rilevato l'Ing. Polce, ottimizzerà il collegamento tra il porto di Civitavecchia, comprese le sue banchine, e la rete globale Ten-T su rotaia. Ciò consentirà di semplificare le operazioni di manovra e ridurre i tempi operativi, migliorando così l'efficienza del porto. Ha spiegato il perché di una revisione del Regolamento Ten-T. Il nuovo concetto di 'Spazio Marittimo Europeo' nell'ambito anche delle Autostrade del Mare. Ha finito evidenziando i nuovi collegamenti di sezioni ferroviarie della rete europea core e comprehensive e soprattutto i nodi. La giornata è terminata con l'intervento di Pierpaolo Olla, RFI - Development and Marketing Department for the Central-Southern Tyrrhenian railway network. Il rappresentante di RFI ha fatto notare il volume di traffico ferroviario nella ns. Italia; con presenza di Km. su tratta (45% nel Nord, 21% al Centro e 34% al Sud). E infine ha fatto notare il Piano nazionale RFI, gli elementi fondanti, le difficoltà e come superarle. Dopo due ore abbondanti di spunti e riflessioni per chi s'interessa d'intermodalità, l'incontro è terminato. Abele Carruezzo.

Concessioni demaniali marittime, focus dell' associazione SeaLaw a Pozzuoli

TAGS

Via Napoli a Pozzuoli Previsto per oggi presso il complesso turistico ricettivo Alma Eventi , in via Miliscola 191 a Pozzuoli , dalle 16 alle 19, il convegno sul tema "Le Concessioni Demaniali Marittime nel Mercato Europeo Criteri di aggiudicazione nel mercato italiano. Quali prospettive?". Promosso dall' Associazione SeaLaw e moderato dall' avvocato Immacolata Marra presidente Associazione SeaLaw e dall' avvocato Salvatore Ciano , vice presidente Associazione SeaLaw, il focus riunisce un parterre di esperti magistrati, giuristi tecnici, politici e rappresentanti delle categorie di operatori maggiormente interessate all' argomento di grande coinvolgimento e attualità. I relatori che intervengono per le diverse professioni di competenza e ne esamineranno con loro aspettative e problematiche sono il Giovanni Scotto di Carlo , magistrato X Sez. Civile Tribunale di Napoli, Sergio Zeuli , magistrato presso il Consiglio di Stato, Marcello Giocondo , presidente regionale SIB, **Andrea Annunziata** , presidente Autorita Portuale di Napoli, Giosi Ferrandino , europarlamentare, Marco Di Stefano , direttore generale Societa Italiana Studi e Progetti di ingegneria portuale, Raffaele Topo , deputato alla Camera, Francesco Miraglia , presidente di AguarCost.ucp e Antonio Coppola , consigliere Ordine Architetti di Napoli e Provincia. "Approfondisco le problematiche del settore da circa venti anni- ha dichiarato l' Avvocato Immacolata Marra Presidente dell' Associazione SeaLaw e fatrice del convegno- oggi con l' associazione che rappresento comincia un percorso a supporto degli operatori e di chiper altri aspetti ha interesse a studiare fattivamente le tematiche inerenti il demanioe la navigazione marittima. Un argomento attenzionato, ma del quale si parla ancora poco, perciò ritengo siano importanti appuntamenti come questo, che è il primo di una serie di incontri". Il focus verterà infatti, sulle concessioni demaniali, sulla direttiva Bolkestein, le liberalizzazioni, la gestione sostenibile, il futuro del turismo a Pozzuoli e nei Campi Flegrei. Punto di particolare attenzione la Direttiva Bolkestein: perché se ne parla e perché è difficile cancellarla!, sulla quale si farà chiarezza su che cosa sia e perché eludere questa norma sia ormai impossibile. Infatti se ne discute da anni e quasi sempre in relazione alle concessioni balneari e a quelle degli ambulanti. La lunga serie di norme imposte dalla Direttiva a favore della concorrenza, sono trattate in Italia soprattutto riguardo alle concessioni di balneari e ambulanti, con l' evidenza che finora l' Italia ha sempre provato ad aggirarne i contenuti, ma in maniera illegittima, come stabilito dalla Corte di Giustizia UE, già nel 2016. E va da se che, non è più possibile continuare come nel 2018 e 2019, rinnovando le concessioni nel mancato rispetto della Direttiva, soprattutto dopo le recenti sentenze dell' Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato.



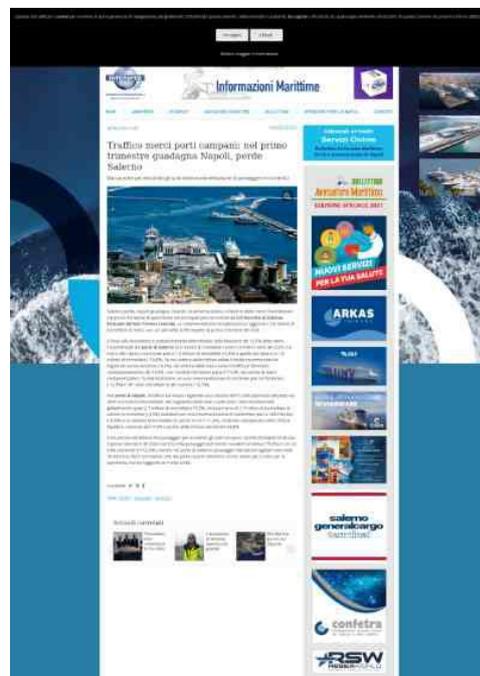
Informazioni Marittime

Napoli

Traffico merci porti campani: nel primo trimestre guadagna Napoli, perde Salerno

Dati positivi per entrambi gli scali nella movimentazione di passeggeri e crocieristi

Salerno perde, **Napoli** guadagna. Questo, in estrema sintesi, il bilancio delle merci movimentate nel primo trimestre di quest' anno nei principali porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale . La movimentazione complessiva ha raggiunto i 7,9 milioni di tonnellate di merci, con un calo dello 0,5% rispetto al primo trimestre del 2021. Il lieve calo riscontrato è sostanzialmente determinato dalla flessione del 12,5% delle merci movimentate dal **porto** di Salerno (3,5 milioni di tonnellate contro i 4 milioni netti del 2021). Le merci allo sbarco sono state pari a 1,9 milioni di tonnellate (-5,3%) e quelle allo sbarco a 1,6 milioni di tonnellate (-19,8%). Se nel settore delle rinfuse solide il totale movimentato ha registrato un incremento (+6,1%), nel settore delle merci varie il traffico è diminuito complessivamente del 12,9%, con i rotabili che hanno perso l' 11,5%. Giù anche le merci containerizzate (-15,3%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 91mila teu (-12,9%) e 301 mila tonnellate di altri carichi (-12,7%). Nel **porto** di **Napoli** , il traffico ha invece registrato una crescita dell' 11,6% essendosi attestato ad oltre 4,4 milioni di tonnellate. Nel segmento delle merci varie sono state movimentate globalmente quasi 2,7 milioni di tonnellate (+7,2%), incluse meno di 1,7 milioni di tonnellate di carichi in container (+4,9%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 168 mila teu (+6,8%) e un milione di tonnellate di carichi ro-ro (+11,2%). Il volume complessivo delle rinfuse liquide è cresciuto del 14,9% e quello delle rinfuse secche del 34,8%. Dati positivi nel settore dei passeggeri per entrambi gli scali campani. Il **porto** di **Napoli** ha chiuso il primo trimestre del 2022 con 612 mila passeggeri dei servizi marittimi di linea (+79,7%) e con 26 mila crocieristi (+115,6%), mentre nel **porto** di Salerno i passeggeri dei servizi regolari sono stati 18 mila (+2,2%) e i crocieristi, che nel primo quarto dell' anno scorso erano pari a zero per la pandemia, hanno raggiunto le 4 mila unità.



Assocostieri: necessario il mix energetico

NAPOLI Transizione energetica ed ecologica e sviluppo socio-economico del Paese: questi i temi centrali che hanno animato la conferenza organizzata a Napoli, presso Villa Diamante, da Assocostieri, l'associazione italiana della logistica energetica, nell'ambito dell'assemblea annuale. Nella sostanza, è indispensabile un mix energetico da varie fonti per sostenere l'economia. L'iniziativa, dal titolo: La logistica energetica e le sfide della sostenibilità. Un mix di fonti per accompagnare la transizione energetica ed ecologica è stata realizzata con il patrocinio di Ministero della Transizione Ecologica, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, Regione Campania, Regione Liguria, Comune di Napoli, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** e con il supporto di Adriatic LNG, Edison, Enagas, Italcost, Ludoil, OLT Offshore LNG Toscana, San Marco Petroli e Snam. Il workshop è stato organizzato in collaborazione con ConferenzaGNL. Il presidente di Assocostieri ha messo in evidenza come i depositi costieri di oli minerali, in particolare di prodotti petroliferi, sono lo snodo imprescindibile per assicurare la diversificazione degli approvvigionamenti e la concorrenzialità del mercato. Nomisma Energia ha presentato, poi, lo studio, realizzato per Assocostieri, Transizione Energetica, scenari e impatto sulle infrastrutture costiere di logistica energetica. Al termine della Conferenza, dopo due tavole rotonde tematiche, si è tenuto l'incontro di approfondimento Le prospettive delle Comunità Energetiche nelle aree portuali, riservato ai membri di IFEC, l'Italian Forum of Energy Communities di cui Assocostieri è technical partner.

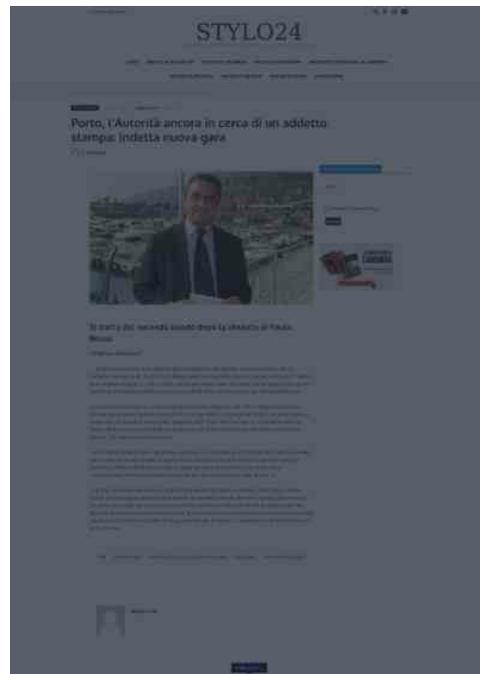


Stylo 24

Napoli

Porto, l' Autorità ancora in cerca di un addetto stampa: indetta nuova gara

Si tratta del secondo bando dopo la rinuncia di Paolo Bosso di Fabrizio Geremicca Andrea Annunziata, il presidente dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno Centrale, che ha competenze sugli scali marittimi di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, continua la ricerca di un addetto stampa. E' stata, infatti, varata una nuova gara, alla quale hanno partecipato quattro candidati, finalizzata a selezionare chi si occuperà della comunicazione per ventiquattro mesi. La commissione di gara è composta da Dario Leardi, dirigente dell' Ufficio Risorse Finanziarie, Strumentali e Gare in qualità di presidente; da Ugo Vestri, dirigente dell' Ufficio Security, Safety e Ordinanze; da Giovanni Annunziata, dirigente dell' Ufficio Porti di Salerno e Castellammare di Stabia. Barbara Casolla, dipendente assegnata all' Ufficio Promozione, Marketing e Customer Service, è il segretario verbalizzante. I lavori della Commissione che dovrà esaminare i curricula dei quattro candidati saranno ultimati entro venti giorni ed a giugno si saprà chi è il vincitore. Quella in corso è la seconda gara per cercare il sostituto di Emilia Leonetti, la quale per circa venti anni si è occupata della comunicazione de Porto di Napoli ed è andata in pensione circa un paio di anni fa. La prima, alla quale avevano partecipato Alessandra Montefusco, Antonio Formisano e Paolo Bosso, era stata aggiudicata a quest' ultimo, che avrebbe dovuto prendere servizio alcuni mesi fa. Ha, però, rinunciato all' incarico ed ha preferito continuare nella sua attività di responsabile del giornale di settore Informazioni Marittime. Il contratto di collaborazione professionale propostogli dall' **Autorità Portuale** era di due anni, prorogabili per un terzo. Il compenso era di trentamila euro lordi all' anno.



Agenparl

Bari

R: PORTO DI BARI- CONFERENZA STAMPA 10 MAGGIO- IDROSCALI- ERRATA CORRIGE

Please Enter Your Name Here

(AGENPARL) - ven 06 maggio 2022 NOTA STAMPA Porto di Bari: martedì 10 maggio alle 12.00 conferenza stampa di presentazione del progetto 'Ali sul Mare, il ritorno degli idrovolanti a Bari. Passato e futuro, radici storiche, opportunità e sinergie'. Martedì 10 maggio alle 12.00, nella sala Comitato della sede di Bari dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Piazzale Cristoforo Colombo, 1, il presidente Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Bari, Antonio Decaro, il presidente Aviazione Marittima Italiana Orazio Frigino e il direttore Generale Asset- Regione Puglia, Elio Sannicandro, illustreranno il progetto 'Ali sul Mare, il ritorno degli idrovolanti a Bari. Passato e futuro, radici storiche, opportunità e sinergie'. L' iniziativa si incardina nell' ambito di un Memorandum sottoscritto, nel dicembre scorso, tra le città sedi di idroscali storici e Aviazione Marittima Italiana, finalizzato al recupero delle strutture che negli anni '20/'30 furono utilizzate per attività militari e civili, affinché possano essere rifunzionalizzate e trasformate in centri aggregativi di storia e di cultura aeronautica, o musei all' interno dei quali organizzare eventi e ospitare scuole di volo e servizi di trasporto turistico con idrovolanti. Durante la conferenza stampa, moderata da Sabrina Merolla, CEO Buon Vento, sarà presentato il programma della giornata di studio sugli Idroscali Storici Pugliesi e la Fly Demo di un Idrovolante prevista per giovedì 19 Maggio 2022. Bari, 06 maggio 2022



Ansa

Bari

Nave Diciotti a Bari per festa San Nicola, ha salvato 42.265 vite

(ANSA) - **BARI**, 06 MAG - La Nave Ubaldo Diciotti (CP 941), unità d'altura del Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera appartenente alla Classe "Dattilo", arriverà domani nel **porto** di **Bari** per gli eventi celebrativi legati ai festeggiamenti di San Nicola. La nave è una unità multiruolo, lunga 95 metri, equipaggiata per assolvere ad ogni compito di istituto del Corpo, dal soccorso in mare alla salvaguardia dell'ambiente Marino, dal contrasto alla pesca illegale fino alla lotta antincendio. Dal varo dallo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia nel 2014 ha tratto in salvo 42.265 vite umane in ben 310 eventi SAR (search and rescue). Domenica 8 maggio, prima del San Nicola Air Show, l'esibizione delle Frecce Tricolori dell'Aeronautica Militare, verrà effettuata una dimostrazione di soccorso in mare a cui prenderanno parte anche i mezzi aereonavi della Guardia Costiera. La nave sarà inoltre a disposizione degli alunni delle scuole del centro storico che avranno la possibilità di effettuare il 10 maggio visite guidate a bordo. (ANSA).



Festa di San Nicola 2022 a Bari: bus e navette, variazioni dell' 8 maggio

L' Amtab ha predisposto cambiamenti dei percorsi bus e park&ride in occasione della Sagra nicolaiana

L' Amtab ha predisposto variazioni dei percorsi bus e park&ride in occasione della Festa di San Nicola a Bari, in programma dal 7 al 9 maggio prossimi. Di seguito tutte le novità per domenica 8. LINEA 1 Direzione S. Spirito: percorso ordinario. Direzione piazza Moro: giunti in piazza Garibaldi dovranno proseguire per corso Vittorio Emanuele, via Quintino Sella, corso Italia e piazzaMoro. LINEA 2 Direzione C.S. Polivalente: giunti in via Carulli i bus dovranno proseguire sulla stessa, via G.co Petroni, via Dalmazia, cavalcavia Garibaldi con ripresa del percorso ordinario. Direzione Piscine Comunali: percorso ordinario Dalle ore 13.00 alle ore 18.00 e comunque fino al termine dell' esibizione della "Pattuglia Acrobatica Nazionale" i bus dovranno effettuare le seguenti ulteriori variazioni: Direzione C.S. Polivalente: giunti in via Carulli, dovranno proseguire per il sottovia L. di Savoia, via Capruzzi, via Oberdan, via Masaniello, via Peucetia con ripresa del percorso ordinario. Direzione Piscine Comunali: giunti in via Peucetia, i bus dovranno proseguire per via Apulia, via Oberdan, via Capruzzi, sottovia L. di Savoia, via Carulli con ripresa del percorso ordinario. LINEA 2/ Direzione Piscine Comunali: giunti in via Carulli dovranno proseguire per via P.ro Petroni, via Melo, via Caduti di via Fani, piazza Moro, via De Cesare, via A. da Bari, via Piccinni, piazza Garibaldi, via Bonazzi, corsoV. Veneto con ripresa percorso ordinario. Direzione via Conenna: giunti in corso V. Veneto, dovranno svoltare per via Pizzoli, piazza Garibaldi, corso Vittorio Emanuele, via Quintino Sella, corso Italia, piazza Moro, via Caduti di via Fani, via Melo, via P.ro Petroni, via Carulli, via G.co Petroni, via Dalmazia, cavalcavia Garibaldi con ripresa del percorso ordinario. Dalle ore 13.00 alle ore 18.00 e comunque fino al termine dell' esibizione della "Pattuglia Acrobatica Nazionale" i bus dovranno effettuare le seguenti ulteriori variazioni: Direzione via Conenna: a parziale modifica di quanto precedentemente indicato, i bus giunti in via Carulli, dovranno proseguire per il sottovia L. di Savoia, via Capruzzi, via Oberdan, via Masaniello, via Peucetia con ripresa del percorso ordinario. Direzione Piscine Comunali: giunti in via Peucetia, i bus dovranno proseguire per via Apulia, via Oberdan, via Capruzzi, sottovia L. di Savoia, via Carulli con ripresa del percorso variato precedentemente indicato. LINEA 4 Direzione piazzaMoro: giunti in via Cognetti svoltare a sinistra per corsoCavour con ripresa del percorso ordinario. Direzione Ceglie: percorso ordinario. LINEA 10 Direzione p.co Domingo: percorso ordinario. Direzione C.S. Polivalente: giunti in piazza L. di Savoia, i bus dovranno svoltare per via Carulli, via G.co Petroni, via Dalmazia, cavalcavia Garibaldi con ripresa del percorso ordinario. Dalle ore 13.00 alle ore 18.00 e comunque fino al termine dell' esibizione della "Pattuglia Acrobatica Nazionale" i bus dovranno effettuare le seguenti ulteriori variazioni: Direzione C.S. Polivalente: giunti in via dei Mille, via Capruzzi, via Oberdan, via Masaniello, via



Bari Today

Bari

Peucetia con ripresa del percorso ordinario. Direzione p.co Domingo: giunti in via Peucetia, proseguiranno per via Apulia, via Oberdan, via Capruzzi, via Lattanzio con ripresa del percorso ordinario. LINEA 12 Direzione Torre a Mare: piazza Moro, via Caduti di via Fani, via Melo, via P.ro Petroni, via Carulli, via G.co Petroni, via Dalmazia, via Di Vagno (inversione sotto al ponte Garibaldi), corso Trieste con ripresa del percorso ordinario. Direzione piazza Moro: giunti in corso Trieste, proseguire per via Di Vagno, corso Sonnino, via Carulli, via P.ro Petroni, via Melo, via Caduti di via Fani, piazza Moro Dalle ore 13.00 alle ore 18.00 e comunque fino al termine dell' esibizione della "Pattuglia Acrobatica Nazionale" i bus effettueranno identico percorso della linea 12 barrato, sia in andata che in ritorno, nel tratto compreso tra Baia San Giorno e piazza Moro. LINEE 22 e 27 Direzione Piscine Comunali: giunti in via Piccinni, i bus proseguiranno per piazza Garibaldi, via Bonazzi, corso V. Veneto con ripresa percorso ordinario. Proveniente dalle Piscine Comunali: giunti in corso V. Veneto, i bus svolteranno per via Pizzoli, piazza Garibaldi, corso Vittorio Emanuele, via Quintino Sella con ripresa dei rispettivi percorsi ordinari. LINEA 42 Direzione Piscine Comunali: corso Trieste, i bus proseguiranno per via Di Vagno, corso Sonnino, via Carulli, via P.ro Petroni, via Melo, via Caduti di via Fani, piazza Moro, via De Cesare, via A. da Bari, via Piccinni, piazza Garibaldi, via Bonazzi, corso V. Veneto con ripresa percorso ordinario. Direzione P&R Pane e Pomodoro: giunti in corso V. Veneto, svolteranno per via Pizzoli, piazza Garibaldi, corso Vittorio Emanuele, via Quintino Sella, corso Italia, piazza Moro, via Caduti di via Fani, via Melo, via P.ro Petroni, via Carulli, via G.co Petroni, via Dalmazia, via Di Vagno (inversione sotto il ponte Garibaldi) corso Trieste, via Caduti del 28 Luglio, via Ballestero, Corso Trieste, P&R Pane e Pomodoro. Dalle ore 13.00 alle ore 18.00 e comunque fino al termine dell' esibizione della "Pattuglia Acrobatica Nazionale" i bus dovranno effettuare i percorsi di cui sopra limitati a Piazza Moro. LINEA 50 In Partenza da Piazza Moro: giunti in via Piccinni, proseguiranno per piazza Garibaldi, via Bonazzi, corso V. Veneto, Varco delle Vittorie, interno Porto, Varco delle Vittorie, corso V. Veneto, via Pizzoli, piazza Garibaldi, corso Vittorio Emanuele, via Quintino Sella, corso Italia, piazza Moro Saranno posticipate alle ore 24:00 le ultime partenze delle linee: 1, 2, 2/, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 11/, 12/, 13, 19, 20, 21, 22, 27 e 53 Modalità di fruizione delle navette NAVETTA "A" da inizio servizio alle ore 02:00 (ultima partenza) e comunque sino al termine delle esigenze: in partenza dall' area di sosta "Vittorio Veneto-lato terra": i bus percorreranno corso Vittorio Veneto, via Pizzoli, piazza Garibaldi, percorreranno l' intero perimetro della predetta piazza, via Bonazzi, corso Vittorio Veneto, area di sosta "vittorio Veneto-lato terra" (capolinea); N.B. Ad esaurimento della disponibilità dei posti auto nell' area di sosta "Vittorio Veneto-lato terra", i bus giunti proseguiranno su corso Vittorio Veneto e svolteranno per viale Orlando, via Portoghese, via di Maratona, effettueranno l' inversione di marcia e ritorneranno in via Portoghese, viale Orlando, corso Vittorio Veneto, area di sosta "Vittorio Veneto-lato terra"; NAVETTA "B" da inizio servizio alle ore 13:00 e dalle ore 18:00 a fine servizio in partenza dal capolinea provvisorio di via Cognetti: i bus percorreranno corso Cavour, via Carulli, via G.co Petroni, via Dalmazia, via Di Vagno (inversione

Bari Today

Bari

sotto il ponte Garibaldi), corso Trieste, via Caduti del 28 Luglio, via Ballestrero, area di sosta " Pane e Pomodoro", corso Trieste, svolteranno a sinistra per via Di Vagno, corso Sonnino, via Carulli, via De Giosa, via Cognetti; dalle ore 13:00 alle ore 18:00 e comunque sino al termine dell' esibizione della Pattuglia Acrobatica Nazionale il servizio della navetta "B" è soppresso NAVETTA "C" da inizio servizio alle ore 02:00 (ultima partenza) e comunque sino al termine delle esigenze: in partenza dall' area di sosta "Largo 2 Giugno" (capolinea), via della Resistenza, viale della Repubblica, viale Unità d' Italia, sottovia Luigi di Savoia, via De Giosa, via Cognetti, a sinistra per corso Cavour, ponte XX Settembre, viale Unità d' Italia, viale della Repubblica, via della Costituente, via Jacini, viale della Resistenza area di sosta "Largo 2 Giugno" (I bus non raggiungeranno la Camera di Commercio). SERVIZIO NAVETTA MARISABELLA dalle ore 02:30 alle ore 00:45 (ultima partenza) e comunque fino al termine delle esigenze sarà attivato un servizio navetta che effettuerà il collegamento tra l' ansa di Marisabella ed il varco Dogana, attraversando l' Interno dell' **Autorità Portuale**. NAVETTA "AB" - SOPPRESSA Verranno istituite cinque fermate provvisorie: via Cognetti lato teatro Petruzzelli via Carulli di fronte al civico 94 via Di Vagno lati istituto Santarella corso Trieste ansa esterna all' area di sosta Pane e Pomodoro via Brigata Regina angolo corso Vittorio Veneto AREE DI SOSTA "Pane e Pomodoro" (corso Trieste - lato mare e lato terra) "Largo 2 Giugno" (viale Della Resistenza) "Vittorio Veneto" (lato mare e lato terra) Le aree di sosta saranno attive dalle ore 05:15 alle ore 24:00; il servizio sarà espletato con la consueta formula del Park & Ride. N.B. Ad esaurimento della disponibilità dei posti auto nell' area di sosta "Vittorio Veneto-lato terra", verrà attivata l' area di sosta via Verdi 2 (compreso tra via Verdi, via Accettura, via Pola) nei pressi delle Piscine Comunali.

Riqualficazione periferie, nodo Verde, parco Fibronit e non solo: oltre 1 miliardo di euro in 3 anni per le opere pubbliche a Bari

E' stato approvato dalla Giunta comunale di Bari lo schema del Piano triennale delle opere pubbliche 2022/24 che sarà a breve sottoposto all'attenzione e all' approvazione del Consiglio per eventuali integrazioni. Il piano ha un ammontare di 1,043 miliardi di euro suddivisi per annualità: 292 milioni di euro per il 2022, 676 milioni di euro per il 2023, 75 milioni per il 2023. Tra le novità più importanti di questo programma ci sono sicuramente gli interventi finanziati con i fondi del PNRR che incidono per la prima annualità per 12 milioni 600mila euro e nella seconda annualità per quasi 443 milioni di euro . L' ultima annualità, 2024, non prevede opere finanziate con il PNRR poiché, in base alle norme legate alla spesa di questi fondi, allo stato attuale, tutti gli interventi dovranno essere avviati al 31 dicembre 2023. Agli interventi finanziati con fondi PNRR presenti nel piano se ne aggiungeranno di nuovi attraverso la formula dell' emendamento durante la seduta del consiglio comunale. Tra i progetti principali previsti, tra quelli finanziati dal PNRR, ci sono le riqualficazioni urbane dei quartieri Santa Rita e San Pio, la realizzazione del nodo verde sulla stazione centrale, il nuovo sistema di trasporti BRT (Bus rapid transit), la riqualficazione di Costa sud, la riqualficazione dell' area portuale in collaborazione con l' **Autorità Portuale**, con il primo stralcio del parco del Castello a ridosso della Città vecchia, e il parco della Rinascita all' interno del sito della ex Fibronit. Con altri fondi rivenienti da civico bilancio o da trasferimenti regionali e nazionali sono stati invece finanziate opere pubbliche altrettanto importanti per la città. Entro il 2022 infatti, vedranno la pubblicazione le gare per i lavori di riqualficazione di piazza Umberto, del waterfront di Santo Spirito e Bari vecchia, l' infrastrutturazione a servizio del sistema BRT, gli interventi inseriti nel Piano Periferie del quartiere San Paolo e la riqualficazione delle aree tra Pane e Pomodoro e Torre Quetta, con la realizzazione del collegamento tra queste. Saranno invece avviati nella corrente annualità i lavori per l' estensione della rete di fognatura bianca cittadina nei quartieri Carbonara, Ceglie e San Paolo, per circa 10 milioni di euro, unitamente ad altri di minor entità che interesseranno altri Municipi. Proseguono anche gli interventi di manutenzione su strade e marciapiedi, per un importo complessivo di 5 milioni di euro in ciascun Municipio. Fondi che saranno replicati anche per le successive annualità. "Ci aspetta un anno di grande lavoro con gli uffici comunali che saranno impegnati da un lato per la chiusura di importanti progetti che andranno in gara entro quest' anno e, dall' altro, sul lavoro di preparazione per l' avvio delle opere finanziate dal PNRR - ha dichiarato l' assessore ai Lavori pubblici Giuseppe Galasso -. Nel frattempo proseguiremo con le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria di tutto il patrimonio comunale - strade, illuminazione pubblica, scuole e mercati - per mettere in sicurezza e riqualficare



Bari Today

Bari

immobili e infrastrutture pubbliche".

Il Nautilus

Bari

"Ali sul Mare, il ritorno degli idrovolanti a Bari. Passato e futuro, radici storiche, opportunità e sinergie"

Porto di **Bari**: martedì 10 maggio alle 12.00 conferenza stampa di presentazione del progetto Martedì 10 maggio alle 12.00 , nella sala Comitato della sede di **Bari** dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Piazzale Cristoforo Colombo, 1, il presidente Ugo Patroni Griffi, il sindaco di **Bari**, Antonio Decaro, il presidente Aviazione Marittima Italiana Orazio Frigino e il direttore Generale Asset- Regione Puglia, Elio Sannicandro, illustreranno il progetto 'Ali sul Mare, il ritorno degli idrovolanti a **Bari**. Passato e futuro, radici storiche, opportunità e sinergie'. L' iniziativa si incardina nell' ambito di un Memorandum sottoscritto, nel dicembre scorso, tra le città sedi di idroscali storici e Aviazione Marittima Italiana, finalizzato al recupero delle strutture che negli anni '20/'30 furono utilizzate per attività militari e civili, affinché possano essere rifunzionalizzate e trasformate in centri aggregativi di storia e di cultura aeronautica, o musei all' interno dei quali organizzare eventi e ospitare scuole di volo e servizi di trasporto turistico con idrovolanti. Durante la conferenza stampa, moderata da Sabrina Merolla , CEO Buon Vento, sarà presentato il programma della giornata di studio sugli Idroscali Storici Pugliesi e la Fly Demo di un Idrovolante prevista per giovedì 9 Maggio 2022.



Bari rilancia il San Cataldo

BARI - Il dipartimento tecnico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) ha avviato il progetto di fattibilità tecnico-economica per la riqualificazione del Molo S. Cataldo, dopo l' approvazione all' unanimità da parte del Comitato di Gestione dell' Ente della Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale del **Porto** (PRP) di **Bari**. Un intervento - sottolinea l' AdSP - che ha il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di **Porto** e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto. Il bacino portuale, attualmente sottoutilizzato, avrà dunque nuove e strategiche funzioni che si incardinano in un ampio e complessivo progetto predisposto dall' Ente e finalizzato al rilancio infrastrutturale e multimodale di tutto il **porto** di **Bari**, per valorizzarne le potenzialità economiche, commerciali e turistiche, attraverso la creazione di una ricucitura funzionale e fisica tra **porto** e città. 'Stiamo ridisegnando totalmente il **porto** di **Bari** e tutti i suoi ambiti - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi - secondo una visione complessa, improntata sulla sicurezza, la funzionalità e l' operatività, attraverso la realizzazione di infrastrutture ecosostenibili e modernissime che trasformeranno lo scalo in un hub polifunzionale e baricentrico nel Bacino del Mediterraneo. Un' opera significativa - continua Patroni Griffi - che ci consente di sfruttare, nei tempi dettati, il finanziamento intercettato e di generare plurime economie a vantaggio del **porto**, della città e della regione. Peraltro, in questo complesso iter procedurale, siamo stati i primi ad applicare la novella voluta dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), Enrico Giovannini, per una Variante di PRP. I fatti dimostrano - conclude il presidente - che volere è potere solo quando si instaura una produttiva e leale sinergia di intenti tra tutti i soggetti interessati. Assieme a Capitaneria di **Porto**, Comune di **Bari**, Regione Puglia, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e al MIMS stiamo lavorando alacremente per consegnare alle nuove generazioni il **porto** del futuro'. Nella Variante adottata è prevista la realizzazione di tre nuovi punti di ormeggio, per la lunghezza di circa 400 metri, e piazzali relativi da destinare a volumi edilizi al servizio del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**. La superficie di ingombro è di 11.285,00 mq, di cui 60.361 mq costituiscono la superficie dello specchio acqueo interno. La conformazione delle banchine determina, infatti, uno specchio acqueo delimitato a Sud-Ovest ed a Sud-Est dalle nuove opere, a Nord-Ovest dal molo esistente mentre a Nord-Est, a delimitare l' imboccatura dello specchio acqueo, sarà realizzato un pennello di protezione dello stesso; le superfici risultanti potranno essere dedicate ad una marina (**porto** turistico), con anche alcuni ormeggi per mega-yacht sino a 100 m di lunghezza. L' opera



La Gazzetta Marittima

Bari

è retta da una convenzione in essere tra l' AdSPMAM e il Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera con impegno di quest' ultimo al finanziamento della spesa complessiva prevista di 36 milioni di euro, giusta specifica programmazione di risorse disposte con DPCM 21 luglio 2017.

Adriatico Sud, traffici ancora in positivo

Ugo Patroni Griffi **BARI** - I dati relativi al primo trimestre del 2022, nei porti dell' Adriatico Meridionale (**Bari**, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia), confermano e consolidano il trend di crescita intrapreso e mai fermatosi, nemmeno nel periodo più buio della pandemia, e annunciano nuove potenzialità di sviluppo esponenziali, a beneficio dell' economia dei territori interessati e dell' intero Paese. Sia pur con la limitata portata statistica che può essere attribuita solo ai dati di un semestre - precisa l' AdSP - si rileva che nei primi tre mesi del nuovo anno, i cinque scali hanno movimentato più di 4,6 milioni di tonnellate di merce, un dato che si traduce in un +17% rispetto allo stesso periodo del 2021 e, addirittura, +25% rispetto al 2019. L' ottimizzazione dei noli, ossia l' utilizzo di un numero inferiore di navi con più carico, e l' immissione in linea delle nuove Ro-Ro e Ro-Pax, capaci di ospitare a bordo un maggior numero di mezzi e di mezzi pesanti, hanno già prodotto gli effetti auspicati, ossia la diminuzione del numero degli accosti complessivi che, finora, sono stati 894. I dati del primo trimestre 2022 sono trainati dalle rinfuse solide con il +30%, seguite dal general cargo (+13%) e dalle rinfuse liquide (+7%). Continua la sua crescita, rapportata agli ultimi tre anni, il traffico dei rotabili che raggiunge le 73.800 unità. In ascesa significativa, anche, il dato relativo al flusso passeggeri. I traghetti hanno portato negli scali del Sistema oltre 167mila persone, un dato che si traduce in +31% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nonostante nel trimestre in esame non fosse ancora iniziata la stagione crocieristica il database rileva già i primi accosti di navi da crociera che negli altri due anni, a causa della pandemia, erano azzerati. 'Stiamo lavorando su più fronti, dall' infrastrutturazione funzionale, dinamica e innovativa dei nostri cinque scali, alla promozione in tutte le vetrine nazionali e internazionali con l' obiettivo di rendere il Sistema dell' Adriatico Meridionale un unico snodo caratterizzato da cinque pilastri autonomi e al contempo complementari - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Bisogna adottare una strategia 'offertaista', in cui, invece di adeguare in un secondo momento le infrastrutture alle esigenze dei traffici e del sistema economico si crei un 'sovrappiù produttivo' di capacità infrastrutturali e di servizi, in grado di attrarre traffici e attività economiche'. * Il **porto di Bari** si distingue per il numero degli accosti che arriva a 447. Di conseguenza, aumenta il quantitativo delle tonnellate movimentate +12% rispetto al 2021, dato trainato dall' incremento della movimentazione del general cargo che non solo cresce del +17% rispetto al 2021 ma, addirittura, supera il dato del 2019 del +22% , confermando il trend di chiusura di fine anno 2021. Nell' ultimo anno, sono transitati quasi 47mila rotabili e circa 17mila TEU. In questo quadro di crescita complessiva è il dato relativo al flusso dei passeggeri a segnare un vero e proprio record: ben 120 mila viaggiatori



La Gazzetta Marittima

Bari

sono arrivati a **Bari** a bordo di traghetti, il 41% in più rispetto al 2021. * Andamento altamente positivo per il **porto** di Brindisi che continua a registrare una significativa crescita nel traffico merci. Lo scalo consolida la propria funzione di hub strategico e multimodale, in grado di movimentare ingenti quantitativi di rinfuse, TEU e special cargo, carichi straordinari per dimensioni e peso, alimentando e sostenendo l'approvvigionamento di merci in favore della miriade di imprese presenti nella zona industriale. I dati raccontano di una crescita notevole del quantitativo di tonnellate movimentate, del +26%, aumento trainato dalle rinfuse solide che toccano il record del +86% e dal general cargo +6,3%, rispetto al 2021. Nel periodo considerato si rileva, anche, un deciso aumento della movimentazione dei TEU effetto, dovuto alle attività della Base delle Nazioni Unite e del numero dei passeggeri traghetti che registra un deciso 10% di aumento rispetto all'anno precedente. Anche Monopoli continua nel trend positivo di crescita, a dimostrazione del fatto che, oltre ad essere considerato il **porto** gioiello del Sistema, lo scalo riveste un ruolo strategico nella rete dei traffici, nazionali e internazionali. Nei primi tre mesi dell'anno, si sono registrati 29 accosti, un dato che segna il +16% rispetto al 2021 e si allinea alla performance pre-pandemica. Una crescita rilevante si registra nel traffico delle merci. In totale, sono state movimentate 176mila tonnellate, ciò significa che si conferma e si irrobustisce il trend di crescita rapportato agli anni precedenti (+47% rispetto al 2020 e +21% rispetto al 2019). Anche in questo caso, il mese di marzo ha visto il primo accosto di una nave da crociera, della categoria lusso. * Nel **porto** di Barletta, il sistema di rilevazione dati ha rilevato un aumento esponenziale e storico nella movimentazione del general cargo che si attesta sul +316% mentre per il **porto** di Manfredonia, si registra l'aumento sia della movimentazione delle rinfuse liquide (+7%), sia del general cargo (+141%) con circa 14mila tonnellate di merci in colli.

Puglia Live

Bari

NAVE DICIOTTI (CP 941) DELLA GUARDIA COSTIERA IN PORTO A BARI

06/05/2022 Giungerà domani 7 maggio nel porto di Bari Nave Ubaldo Diciotti (CP 941), unità daltura del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera appartenente alla Classe Dattilo. L'unità ammiraglia della Guardia Costiera arriverà nel capoluogo pugliese per gli eventi celebrativi legati ai festeggiamenti di San Nicola. La nave è una Unità multiruolo, lunga 95 metri, equipaggiata per assolvere ad ogni compito di istituto del Corpo, dal soccorso in mare alla salvaguardia dell'ambiente Marino, dal contrasto alla pesca illegale fino alla lotta antincendio. Dotata di moderni mezzi di scoperta e comunicazione che assicurano collegamenti anche ad ampissimo raggio, è dotata di quattro unità minori con propulsione ad idrogetto per consentire l'abbordaggio di piccole unità ed anche l'accesso in specchi acquei angusti. Dal varo dallo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia nel 2014 ha tratto in salvo 42265 vite umane in ben 310 eventi SAR (search and rescue). La nave, che prenderà parte alla manifestazione clou di domenica 8 maggio quando, prima del San Nicola Air Show, verrà effettuata una dimostrazione di soccorso in mare a cui prenderanno parte i mezzi aereonavigli della Guardia Costiera e i mezzi aerei dell'Aeronautica militare, sarà anche a disposizione degli studenti delle scuole del centro storico che avranno la possibilità di effettuare, nella giornata di martedì 10 maggio, delle visite guidate a bordo.



Puglia Live

Bari

6 maggio - Presentazione del libro Pais, sciuci e signorinedi Mario Avagliano e Marco Palmieri - San Severo

06/05/2022 Un racconto di Mario Avagliano e Marco Palmieri sull'altro dopoguerra del Mezzogiorno e della Puglia nei due anni sotto il dominio degli Alleati. Lo sbarco in Sicilia, la caduta di Mussolini e l'armistizio lasciano l'Italia stremata e divisa, mentre gli Alleati e i tedeschi si contendono palmo a palmo la penisola con scontri violenti, bombardamenti, stragi, rappresaglie, stupri, saccheggi, sfollamenti. Il peculiare percorso di uscita dalla guerra dell'Italia meridionale è il tema del libro Paisà, sciucià e signorine. Il Sud e Roma dallo sbarco in Sicilia al 25 aprile (Il Mulino), di Mario Avagliano e Marco Palmieri, che raccontano questo periodo attraverso una pluralità di fonti (lettere, diari, corrispondenza censurata, relazioni delle autorità italiane e alleate, giornali, canzoni, film) e che sarà presentato il 6 maggio 2022 alle ore 18 a San Severo presso l'Hotel Cicoella. Dopo i saluti e l'introduzione di Dina Contò Orsi, Presidente del CRD Storia Capitanata, Giuseppe Clemente dialogherà con Mario Avagliano e Vito Antonio Leuzzi. Elena Carafa leggerà brani scelti dal libro e Nazario Tartaglione eseguirà canzoni dell'epoca. Fame, disperazione, macerie e morte la fanno da padrone. Anche l'assetto istituzionale è segnato da una profonda frattura, tra il Regno del Sud e la Repubblica Sociale Italiana. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, gli Alleati sbarcano anche a Salerno e in Puglia per impadronirsi dei porti di Taranto, Bari e Brindisi, e la linea del fronte avanza lentamente da sud a nord. In questo periodo alla feroce occupazione tedesca del centro-nord si contrappone la convivenza forzata con i liberatori anglo-americani nel Mezzogiorno. La ritirata e il breve periodo dell'occupazione tedesca del Sud lasciano sul terreno migliaia di morti: stati censiti 942 episodi di violenza e 2.623 vittime, per l'86% civili. A partire dal settembre del 1943 in Puglia e nel Mezzogiorno la popolazione gode dei primi sprazzi di libertà e di democrazia, ma al tempo stesso deve fare i conti con le ferite lasciate dal regime e dalla guerra ed è flagellata dalla fame, dalla mancanza di alloggi e di trasporti, dal caro-vita, dal mercato nero e dalla disoccupazione, soffrendo altresì per la lontananza dei reduci. Il libro di Avagliano e Palmieri racconta anche molte vicende relative alla Puglia, dagli scontri per il salvataggio del porto di Bari sotto la guida del generale Bellomo al salvataggio del Palazzo delle Poste, con la partecipazione di militari e civili. Nel volume si parla anche degli episodi di resistenza a Bitetto, San Severo, Castellaneta, Serracapriola, Ascoli Satriano e Barletta, dove il comandante del presidio militare, il colonnello Francesco Grasso, viene arrestato dai tedeschi e deportato come internato militare, e del bombardamento tedesco del porto di Bari che nella notte dell'1 e 2 dicembre 1943 colpisce 20 navi italiane e alleate, una delle quali, la Liberty «John Harvey», contenente un carico segreto di 2 mila bombe con gas tossico alliprite, provocando una strage di civili e militari. Ma si parla anche di Brindisi capitale



Puglia Live

Bari

dItalia, del congresso di **Bari** (28-29 gennaio 1944), primo congresso libero dei partiti antifascisti, definito da Radio Londra «il più importante avvenimento nella politica internazionale italiana dopo la caduta di Mussolini», delle lotte contadine, della rinascita della stampa libera e delle vicende della Gazzetta del Mezzogiorno, della breve ma esaltante stagione di Radio **Bari**, con il gruppo di intellettuali provenienti da ogni parte dItalia che, assieme a vari giovani pugliesi (tra cui Aldo Moro), danno voce allItalia libera ma propongono anche inedite forme di intrattenimento, dei profughi ebrei che trovano riparo temporaneo in Puglia prima di partire per la Palestina e dei primi gruppi neofascisti che si formano in alcuni centri della regione.

All' AdSP dello Stretto la gestione del porto calabrese di Saline Joniche

Mega: ora possiamo programmare gli interventi necessari alla sua rifunzionalizzazione e rilancio Il **porto** calabrese di Saline Joniche, con il verbale di consegna sottoscritto oggi presso la Direzione Marittima di Reggio Calabria, è entrato a far parte della giurisdizione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, l' ente che già gestisce i porti siciliani di Messina, Milazzo e Tremestieri e quelli calabresi di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. «Con l' odierna consegna - ha commentato il presidente dell' AdSP, Mario Mega - la nostra Autorità acquisisce la disponibilità delle aree portuali e può avviare concretamente l' amministrazione dell' infrastruttura e la programmazione degli interventi necessari alla sua rifunzionalizzazione e rilancio rafforzando il peso specifico del sistema dei Porti dello Stretto nelle rotte del Mediterraneo».



AdSp dello Stretto: competenza sul porto di Saline

Si completa un passaggio formale secondo quanto già previsto da un Decreto Legge del 2021

Redazione

MESSINA Perfezionata la consegna del Porto di Saline all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Con una firma avvenuta presso la Direzione Marittima di Reggio Calabria, si completa un passaggio formale secondo quanto già previsto dall'art. 4 del decreto legge 121 del 10 settembre 2021, convertito in Legge 156/2021. Affidato quindi alle competenze dell'**AdSP** il porto calabrese, nell'ottica di un più armonico e incisivo sviluppo delle specificità di questa infrastruttura nell'ambito del sistema portuale dello Stretto. Il verbale di consegna è stato sottoscritto dal Sindaco di Montebello Jonico, Dott.ssa Maria Foti, dal Capo del Compartimento e del Circondario marittimo di Reggio Calabria, C.V. (CP), Giuseppe Sciarrone e dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Ing. Mario Paolo Mega. Con l'odierna consegna dichiara il Presidente Mega la nostra Autorità acquisisce la disponibilità delle aree portuali e può avviare concretamente l'amministrazione dell'infrastruttura e la programmazione degli interventi necessari alla sua rifunzionalizzazione e rilancio rafforzando il peso specifico del Sistema dei Porti dello Stretto nelle rotte del Mediterraneo. Un particolare ringraziamento per il raggiungimento di questo primo obiettivo va all'Autorità Marittima che prima con il C.A. Antonio Ranieri ed oggi con il C.V. Giuseppe Sciarrone hanno risolto con impegno e competenza i problemi amministrativi che si sono via via presentati durante l'istruttoria del passaggio di consegne. Un'altra previsione del Piano Operativo dell'**AdSP** che si concretizza grazie anche al supporto che sin dall'inizio hanno sempre assicurato la Regione Calabria oltre che il Comune di Montebello Jonico. Particolarmente orgogliosa del traguardo raggiunto è il Sindaco Foti. Abbiamo oggi finalmente concluso il primo step di un lungo percorso che ci ha visto intessere interlocuzioni con tutti i soggetti competenti, compresa la Regione e l'Agenzia del Demanio, convinti che il porto sia una risorsa importante da sfruttare appieno. Ci aspettiamo che il lavoro dell'**AdSP** dello Stretto contribuisca sensibilmente al rilancio di questo gioiello del nostro territorio, nel rispetto anche di attività preesistenti come il diportismo e la pesca. Il Comandante Sciarrone aggiunge L'auspicato sviluppo del porto di Saline consentirà anche di dare ospitalità alle unità navali della Guardia costiera e delle altre forze di polizia, a maggior tutela dei litorali calabresi.



Agostinelli: vicinanza e solidarietà al procuratore di Catanzaro Nicola Gratteri

Redazione Seareporter.it

Gioia Tauro, 6 maggio 2022 - Il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, esprime la sua vicinanza, e quella dell' Ente da lui presieduto, al procuratore della Repubblica di Catanzaro, Nicola Gratteri, in merito alla notizia, apparsa su Il Fatto Quotidiano, che riferisce di una segnalazione proveniente dai servizi segreti di un Paese straniero che avrebbero intercettato una comunicazione in cui i clan della 'ndrangheta calabrese hanno manifestato l' intenzione di 'fare saltare in aria' il procuratore di Catanzaro Nicola Gratteri . .



Reggio Calabria: consegna del Porto di Saline all' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Presso la Direzione Marittima di Reggio Calabria è stata perfezionata la consegna del Porto di Saline all' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

In data odierna, presso la Direzione Marittima di Reggio Calabria è stata perfezionata la consegna del Porto di Saline all' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto. Si completa con questo passaggio formale quanto previsto dall' art. 4 del decreto legge 121 del 10 settembre 2021, convertito in Legge 156/2021, che per l' appunto ha affidato alle competenze dell' AdSP il porto calabrese nell' ottica di un più armonico e incisivo sviluppo delle specificità di questa infrastruttura nell' ambito del **sistema portuale** dello Stretto. Il verbale di consegna è stato sottoscritto oggi, con soddisfazione di tutti i presenti, dal Sindaco di Montebello Jonico, Dott.ssa Maria Foti, dal Capo del Compartimento e del Circondario marittimo di Reggio Calabria, C.V. (CP), Giuseppe Sciarrone e dal Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Ing. Mario Paolo Mega. "Con l' odierna consegna" dichiara il Presidente Mega "la nostra **Autorità** acquisisce la disponibilità delle aree portuali e può avviare concretamente l' amministrazione dell' infrastruttura e la programmazione degli interventi necessari alla sua rifunzionalizzazione e rilancio rafforzando il peso specifico del **Sistema** dei Porti dello Stretto nelle rotte del Mediterraneo.

Un particolare ringraziamento per il raggiungimento di questo primo obiettivo va all' **Autorità** Marittima che prima con il C.A. Antonio Ranieri ed oggi con il C.V. Giuseppe Sciarrone hanno risolto con impegno e competenza i problemi amministrativi che si sono via via presentati durante l' istruttoria del passaggio di consegne. Un' altra previsione del Piano Operativo dell' AdSP che si concretizza grazie anche al supporto che sin dall' inizio hanno sempre assicurato la Regione Calabria oltre che il Comune di Montebello Jonico". Particolarmente orgogliosa del traguardo raggiunto è il Sindaco Foti. "Abbiamo oggi finalmente concluso il primo step di un lungo percorso che ci ha visto intessere interlocuzioni con tutti i soggetti competenti, compresa la Regione e l' Agenzia del Demanio, convinti che il porto sia una risorsa importante da sfruttare appieno. Ci aspettiamo che il lavoro dell' AdSP dello Stretto contribuisca sensibilmente al rilancio di questo gioiello del nostro territorio, nel rispetto anche di attività preesistenti come il diportismo e la pesca". Il Comandante Sciarrone aggiunge "L' auspicato sviluppo del porto di Saline consentirà anche di dare ospitalità alle unità navali della Guardia costiera e delle altre forze di polizia, a maggior tutela dei litorali calabresi".



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

AdSP del Mare di Sardegna - Incontro con dirigenza Costa Crociere per il programma 2023

Nel pomeriggio odierno, il Presidente dell' AdSP **Massimo Deiana**, unitamente alla responsabile Marketing Valeria Mangiarotti, hanno ricevuto nella sede dell' ente, il direttore Generale di Costa Crociere Mario Zanetti L' incontro richiesto dal gruppo armatoriale è propedeutico alla stesura dei programmi 2023 della compagnia 06 Maggio 2022 - In particolare, all' avvio di una più approfondita valutazione del potenziale di offerta dei porti sardi per una pianificazione futura più strutturata della presenza in Sardegna della compagnia. Scelte che si baseranno sulla nuova strategia del gruppo che ribalta le dinamiche classiche dell' individuazione delle destinazioni da parte delle holding dell' industria crocieristica, puntando, invece, ad un lavoro condiviso, definito patto di collaborazione, con le comunità locali per il rilancio del turismo nel post pandemia. "Siamo molto soddisfatti dell' incontro con i vertici della compagnia - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - in particolare delle prospettive future per il mercato isolano. Apprezziamo l' approccio particolarmente incoraggiante del gruppo che fa presagire una presenza di Costa Crociere più costante e strutturata nei nostri scali di Sistema".



Il vento dell' inclusione soffia da Cagliari

. Firmato il Protocollo d' Intesa tra Lega Navale Italiana e Consiglio Nazionale Ingegneri.

Nei giorni scorsi, il Consiglio Nazionale Ingegneri (CNI) e la Lega Navale Italiana (LNI) hanno siglato un Protocollo d' Intesa allo scopo di favorire la collaborazione tra CNI e LNI per il raggiungimento di finalità di comune interesse con la solidarietà ed il mare al centro. In generale, l' attività congiunta si concentrerà su tre aree di intervento. In primo luogo, l' elaborazione di una strategia condivisa per conseguire gli obiettivi della Missione 5 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) in materia di Inclusione e coesione sociale, attraverso iniziative culturali, naturalistiche, sportive e didattiche che costituiscono il principale momento di aggregazione tra i giovani. In secondo luogo, l' ottimizzazione delle risorse nell' ambito delle rispettive competenze, in modo da superare le criticità di natura tecnica presenti nelle infrastrutture e nelle imbarcazioni da diporto, anche attraverso l' interlocuzione con i preposti Enti Ministeriali. Infine, l' organizzazione congiunta di eventi di competizione parasailing in seno ai Campionati nazionali degli Ingegneri che si tengono annualmente, nonché di eventi zonal di promozione dello sport e di abbattimento delle barriere architettoniche e di natura sociale da realizzare in collaborazione con gli Ordini Territoriali. Nello specifico, il Protocollo impegna la LNI a mettere a disposizione le proprie strutture, istruttori, soci e professionalità delle 260 Sezioni e Delegazioni, oltre alle informazioni di specifico interesse per la formulazione di proposte di progetto congiunte e per la realizzazione delle relative attività di nautica solidale ed abbattimento delle barriere. Quanto al CNI, attraverso la propria Fondazione e con la collaborazione dei Consigli territoriali, metterà a disposizione le proprie competenze per individuare le criticità presenti nelle infrastrutture portuali, spiagge e zone limitrofe di accesso, per redigere documenti da sottoporre agli Enti Ministeriali preposti all' emanazione delle normative di settore per il superamento delle stesse e per l' adeguamento delle normative desuete o carenti. Inoltre, il CNI, sempre tramite la sua Fondazione, si impegna a fornire la propria collaborazione alla LNI su tutte le problematiche di competenza tecnica ingegneristica. "Questo accordo nasce da un progetto pilota realizzato con successo a Cagliari e che ora estendiamo a livello nazionale - ha dichiarato il Presidente della LNI e firmatario del Protocollo, Ammiraglio Donato Marzano -. L' obiettivo che ci siamo posti è quello di sviluppare la collaborazione sia sulla parte sportiva che in quella didattica e formativa, ma anche lavorare per il superamento delle barriere a mare, a bordo e nelle infrastrutture. È fondamentale mettere a sistema le reciproche competenze e professionalità per realizzare progetti concreti da discutere e definire nell' ambito del costituendo Tavolo Tecnico. Sono grato a chi ha reso possibile tutto questo". "Il Pnrr, con la sua necessità di passare dalla fase dei finanziamenti a quella della realizzazione concreta delle opere, dimostra che nel nostro Paese c'



Sardegna Reporter

Cagliari

è un enorme bisogno di ingegneria - ha dichiarato Gianni Massa, Vice Presidente Vicario del CNI e firmatario del Protocollo -. Il CNI e la sua Fondazione rappresentano il vertice dell' ingegneria italiana e credo che attraverso la nostra partecipazione al Tavolo Tecnico potremo dare un notevole contributo, al pari della LNI, per il superamento delle disuguaglianze e delle disabilità. Ciò nel campo sportivo e della diportistica, ma anche in quello delle infrastrutture. Una prima idea è quella di mobilitare le scuole, le Università e il mondo delle professioni a partecipare ad un concorso per la progettazione di strutture amovibili per rendere le imbarcazioni fruibili anche da chi è diversamente abile". "Siamo molto soddisfatti del risultato raggiunto sinora ma vogliamo proseguire - spiega la vicepresidente OIC Denise Puddu -. Speriamo innanzitutto di poter vedere atleti disabili e normodotati veleggiare assieme nella classe Hansa ai campionati Nazionali che coinvolgono tutti gli ordini di Italia. Intanto, a Cagliari, abbiamo messo a disposizione di tutti, disabili e normodotati, la nostra barca Freedom grazie all' accordo con un istruttore federale. Poi porteremo avanti il progetto: assieme a ICS abbiamo in programma di impegnarci per migliorare le infrastrutture di Marina Piccola e rendere il porto e gli scivoli a mare accessibili anche per coloro che hanno una disabilità, inoltre Il viaggio della nostra imbarcazione e del nostro testimonial Alessandro Onali proseguirà con la partecipazione a giugno ai campionati nazionali di Marina di Torregrande".

Messina, waterfront Boccetta-Annunziata, si passa alla fase di progettazione

Lina Bruno

Dopo la conclusione del processo partecipativo per tracciare il futuro dell'area, adesso l'obiettivo dell'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto è assegnare il bando entro fine anno MESSINA - Completata la fase del confronto sulla riqualificazione del waterfront Boccetta-Annunziata, si avvia adesso quella della progettazione. Il bando concorsuale dovrebbe essere pubblicato entro giugno dall'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto ed entro la fine dell'anno si dovrebbe individuare il vincitore con l'assegnazione della progettazione. Sempre nelle prossime settimane si dovrebbe sapere se si andrà avanti nella costruzione della palazzina uffici nell'area dove si trovava l'ex teatro in Fiera. I lavori avviati sono bloccati da mesi a causa di una serie di contenziosi intervenuti dopo l'aggiudicazione. 'Nelle previsioni di Prgp (Piano regolatore generale portuale, ndr) quelle aree - dichiara al QdS Mario Mega, presidente dell'Adsp dello Stretto - non prevedono edifici con destinazione uffici ma culturali ricreative e turistiche. Invece lì è stato previsto, prima dell'approvazione del Prgp un palazzo con tutto un piano dedicato agli uffici dell'**Autorità**. Prendendo atto che nessuno ha manifestato la volontà di

modificare la previsione del Prgp ritengo giusto dare la possibilità di realizzare gli uffici da un'altra parte, lasciando quegli spazi ad attività legate alle funzioni stabilite nel concorso di progettazione a servizio della cultura. Togliamo una funzione che sarebbe stata una forzatura rispetto al Prgp'. Come sottolineato da Mega, quanto emerso dal confronto pubblico 'ha aiutato, ma non abbiamo abbandonato l'appalto, stiamo vedendo se tra quelli successivi in graduatoria al primo c'è qualcuno disponibile, se accetta l'edificio si farà, non è una valutazione sulla fattibilità o meno dell'edificio, togliamo solo la funzione. Se nessuno accetta si deciderà se rifare l'appalto o meno, decideranno i progettisti. Sto facendo in questo momento un'operazione di coerenza rispetto agli indirizzi che erano nel Prgp e che sono stati confermati nell'incontro pubblico e cioè che in quelle aree dal Boccetta all'Annunziata non ci devono essere uffici'. Confronto aperto a tutta la città e ai diversi portatori di interesse Per la definizione delle linee guida e dei contenuti del concorso, l'Adsp dello Stretto, aveva avviato a gennaio, con il supporto scientifico del Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Messina e gestito dalla società specializzata 'Avventura Urbana' di Torino, un percorso di confronto aperto a tutta la città e ai diversi portatori di interesse. Un processo partecipativo strutturato che ha avuto lo scopo di far emergere le visioni, le esigenze e le aspettative del territorio con l'obiettivo di fornire all'Adsp le conoscenze necessarie a strutturare al meglio il bando. Il nuovo Prgp ha individuato tre aree funzionali differenti Come è stato più volte sottolineato, il nuovo Prgp approvato nell'agosto 2019 nel tratto di costa tra i Torrenti



Bocchetta e Annunziata ha individuato tre aree funzionali differenti. La nuova pianificazione non ha definito in maniera particolareggiata le attività che andranno a insediarsi, ma ha individuato destinazioni e funzioni di portata ampia e generale che dovranno poi essere dettagliate attraverso un unico Piano di inquadramento operativo che definirà le diverse attività da insediare. Gli assi strategici di riferimento sono la tutela e valorizzazione dell' ambiente, il miglioramento dell' accessibilità delle aree, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico . Il percorso partecipativo è stato accolto con favore da Enti, Ordini professionali, associazioni, gruppi, ma sono tornate le perplessità sulla legittimità della procedura e delle competenze sulle aree dell' Adsp che da alcune parti si vorrebbe passassero al Comune. 'Si contesta - spiega Mega - una procedura ampiamente condivisa con l' uscente Amministrazione comunale, una strategia complessiva che è anche passata da un confronto pubblico molto partecipato, apprezzato pubblicamente dai più, anche da quelli che tuttavia contemporaneamente poi tramano per sottrarlo all' Adsp, forse solo responsabile di voler procedere, in attuazione del Piano regolatore **portuale** vigente, nella massima trasparenza e senza condizionamenti che non si rifacciano ad interessi pubblici e collettivi'. E visto che siamo in piena campagna elettorale 'mi auguro che nelle prossime settimane - conclude il presidente dell' Adsp - si ragioni e ci si confronti sulle attività in corso e programmate, ma con onestà intellettuale e senza mistificazioni'.

"La Falce per la città": il futuro di Messina in un forum

Redazione

Oggi, al Royal, "interpretazioni storiche e prospettive future" in un incontro, con interventi di docenti, esperti e storici MESSINA - 'La Falce per la città, interpretazioni storiche e prospettive future". È in programma oggi, alle 16:30, all' hotel Royal di Messina, un forum sul tema. Tante le realtà che organizzano l' iniziativa: Acisjif, Archeoclub Messina, Fai delegazione Messina, Fidapa Capo Peloro, Garden club Messina, Inner Wheel, Lions Club, Soroptmist club Messina. "L' incontro rappresenta l' occasione per affrontare il tema del futuro di questo importante e simbolico luogo, partendo dalla storia per ridefinire il futuro del waterfront", sottolineano gli organizzatori. Interverranno i professori Nicola Aricò, Michela D' Angelo, Marina Arena e Carlo Gasparrini; l' ingegnere Mario Mega, presidente dell' **Autorità portuale** dello Stretto. Moderatori saranno l' architetta Elena La Spada e il dottor Dino Fazio.



Porto di Palermo, non sogni ma solide realtà

in foto il nuovo nuovo terminal crociere di Palermo In una lunga e interessante intervista rilasciata alla Stampa per la penna di Marco Zatterin, il componente italiano del comitato esecutivo della Banca centrale europea (quella che l'attuale premier Mario Draghi ha governato per anni) Fabio Panetta ha detto che il Mezzogiorno potrebbe avvantaggiarsi delle conseguenze del doppio shock sui mercati inflitto dalla pandemia e della guerra. Letterale: "Lo dico da tempo. La pandemia e la guerra ci hanno aperto gli occhi sui rischi oltre che sui benefici di delocalizzare in aree lontane da noi e ci devono far riflettere sui vantaggi di investire al Sud. Il Mezzogiorno d' Italia è un' area più sicura e competitiva di altre parti del mondo". Se l' incoraggiamento arriva da una così autorevole personalità a Francoforte, ci possiamo credere. Possiamo certamente prendere in considerazione la circostanza che la globalizzazione sta cambiando volto, si stanno accorciando le catene della fornitura e del valore, si sta ricomponendo il quadro delle alleanze produttive e commerciali. E possiamo credere nella probabilità che il nostro Sud non sia privato delle sue opportunità di crescita ma, questa volta, addirittura premiato. Si tratta, naturalmente, di un ragionamento ipotetico. Perché questo accada occorre che le regioni meridionali e suoi protagonisti siano in grado di approntare politiche competitive e attrattive di investimenti nazionali ed esteri in cerca di destinazione. Il che non è scontato affatto perché non basta avere le caratteristiche giuste per vincere sul mercato, occorre anche attivarle. E qui vengono le dolenti note perché poco è cambiato nel tempo in termini di efficienza di sistema e di capacità delle imprese locali di fare da traino a quelle straniere. I dati delle più importanti istituzioni economiche ci raccontano che il Sud resta tra le più arretrate aree d' Europa. E la disoccupazione di ogni genere marca le ultime posizioni tra i 27 membri dell' Unione europea. Siamo un po' come quegli scolari intelligenti, troppo intelligenti e vivaci, che promettono bene e rendono male. Che se solo studiassero un po' di più e si applicassero meglio sui problemi che devono risolvere farebbero faville perché come loro non c' è nessuno. Ma l' impegno scarseggia e il rendimento li condanna a voti bassi e talvolta alla bocciatura. Peccato sprecare così il talento. Per fortuna ci sono anche le eccezioni che potrebbero e dovrebbero diventare la regola. Una di queste si è rivelata nei giorni scorsi a Palermo dove si è inaugurata la nuova stazione marittima. Il terminal crociere preso in gestione da due giganti del mare come Msc e Costa (ormai acquisita dall' americana Carnival) che promettono di portare qui le loro navi di ultima generazione. Il miracolo laico non si è prodotto da solo ma è il frutto di un gioco di squadra (finalmente l' espressione può calzare a un esempio concreto) che ha visto collaborare Regione, Comune e imprese con la regia dell' **Autorità portuale** presieduta da un manager giovane e già di lungo corso come Pasqualino



Ildenaro.it

Palermo, Termini Imerese

Monti al quale il sindaco Leoluca Orlando ha voluto attribuire la cittadinanza onoraria. L'opera recupera un vecchio e malandato edificio sottoposto a sequestro per tutta una serie di accidenti che segnavano in negativo la vita di uno scalo decadente. Con pazienza perizia e passione, e con il coinvolgimento di tutte le maestranze, quello che sembrava una chimera è diventata un fatto che dota la Sicilia di un motore economico capace di produrre soldi e portare lavoro. Il modello Palermo e dei suoi porti - con Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - andrebbe studiato a fondo perché insegna che la rassegnazione può essere sconfitta perfino nella patria del tutto cambi perché non cambi nulla. Se il Paese ha bisogno di buone pratiche può cercarle adesso dove non si sarebbe aspettato di trovarle. È il caso di dire: Non sogni ma solide realtà.

Agenparl

Focus

Generale che rappresenta il personale). Quindi, Presidente Merlo, come vedete, la comunità raccolta, rappresentata, da tutti quanti in Suo onore, perché di questo si tratta: noi siamo onorati di conferire a lei la Laurea Magistrale in Ingegneria Gestionale honoris causa. Io in particolare, come Direttore del Dipartimento, sono ulteriormente onorato; perché io, nella mia qualità di studioso di sistemi energetici constato, anche nella ricerca che conduco, quanto siano importanti la logistica e le dinamiche di approvvigionamento dei materiali come supporto di tutti i processi della vita umana. Tra i tanti meriti di Luigi Merlo, vi è quello per cui, attraverso un processo di internazionalizzazione e aggregazione, la sua presidenza ha portato l'Autorità Portuale di Genova a incrementare notevolmente i volumi dei traffici anche in tempi di grave crisi finanziaria e ha reso **Assoport** un soggetto partecipante nei processi di trasformazione ed innovazione, anche legislativa, del settore della gestione e infrastrutturazione dei porti. Spesso ricordiamo che le Università devono risultare sempre parte integrante della società, di una comunità, di uno spazio economico, con reciproci riconoscimenti dei rispettivi ruoli e dei profili distintivi. Ebbene, il Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione ha nel suo DNA come missione quella di creare ricerca applicata a fianco delle aziende e istituzioni, sia locali che nazionali e di progettare corsi di laurea coerenti con le esigenze aziendali. Per ottemperare alla nostra missione, il rapporto con le aziende e le istituzioni risulta essere cruciale. In questa direzione si colloca la laurea honoris causa in Management che oggi conferiremo a Luigi Merlo di cui il profilo manageriale e quello istituzionale ne fanno un riferimento per gli organi di regolazione italiani e per i più grandi gruppi portuali e della logistica di livello internazionale. Quindi lei può immaginare quanto io sia orgoglioso e denso di aspettative, quasi entusiasta lo stesso entusiasmo che hanno i giovani studiosi essere qui, in veste di Direttore del Dipartimento, a salutarla, e ad iniziare, subito dopo il Rettore, la cerimonia di oggi. Non aggiungo altro, le Sue attività sono ben note alla comunità nazionale. Semplicemente la ringrazio di essere qui, di avere accettato questa nostra proposta, e, ovviamente, in veste di Direttore del Dipartimento di Ingegneria Innovazione, sono ad attenderla per intraprendere molte future azioni comuni, con i nostri docenti e studenti. Grazie. Indirizzi di saluto Senatrice Teresa Bellanova Vice Ministra delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Magnifico Rettore, Care Studentesse e cari Studenti, interpreto la Cerimonia odierna e la Laurea Honoris Causa che questa Comunità accademica oggi conferisce al Presidente di Federlogistica Luigi Merlo come segno importante e conferma di una ritrovata, virtuosa, proficua alleanza tra questo Ateneo e una vocazione, una identità, un destino territoriali che spesso questa Regione, e più ancora questo Paese con le sue terre bagnate dal mare, dimenticano e che invece confermate dai quasi 900 chilometri di costa che ci rendono la terza regione italiana per estensione della linea di costa. Non intendo dunque sottolineare unicamente le ragioni di una scelta che le motivazioni illuminano a sufficienza, né tantomeno ribadire l'eccezionalità e la qualità di cui Luigi Merlo ha dato prova nel corso della sua articolata e complessa esperienza professionale, istituzionale, umana, e di cui siamo testimoni, quanto piuttosto riflettere su come questa scelta si inserisce a pieno titolo nella scia di una attività

Agenparl

Focus

e ricerca scientifica importanti che guardano all'economia del mare come driver di futuro non solo della comunità accademica quanto della più ampia comunità territoriale che in questo Ateneo tra i due mari ha uno dei suoi fulcri e a questa Istituzione affida il ruolo di pensare e orientare le dinamiche della trasformazione territoriale. Altra parte immagino che siano stati anche questi elementi quelli che hanno portato al Laboratorio European Maritime & Environmental Research attivo nel Campus Ecotekne, la cui realizzazione è stata totalmente sostenuta dal nostro Ministero e che già può vantare un robusto know how e prestigiose collaborazioni in importanti progetti di ricerca e poi, successivamente in questi mesi, al progetto di un Centro di eccellenza per la gestione resiliente dei porti, che si pone nell'ambito delle sfide aperte dai cambiamenti climatici e la cui strategia di sviluppo ha come campo di applicazione le acque marittime e le loro infrastrutture naturali o artificiali. A scala più ampia, si pone la centralità che il Piano nazionale di ripresa e resilienza assegna a logistica, sistema della portualità, infrastrutture marittime, zone economiche speciali in una necessaria centralità del Mezzogiorno nel sistema paese. Qui un dato va ribadito con assoluta fermezza: se la logistica e la riconfigurazione delle catene globali di fornitura rappresentano uno dei banchi di prova più rilevanti nell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, non si definisce un rinnovato ruolo Italia nello scenario mediterraneo se non si recupera compiutamente il gap di sviluppo e di dotazione infrastrutturale tra aree del Paese e soprattutto tra Nord e Sud. La piattaforma logistica nel Mediterraneo che il Mezzogiorno ha bisogno di qualità integrata per esprimere tutto il potenziale di cui è capace. E ha bisogno di formazione di eccellenza, estesa a tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, come lievito per la messa a dimora di nuove economie, nuove vocazioni produttive, nuovo valore territoriale. In questo scenario evidente il ruolo determinante che può assumere sempre di più il sistema portuale meridionale se saremo in grado, anche grazie al ruolo e all'apporto delle comunità scientifiche e accademiche, di concertare di più e meglio le politiche portuali nazionali e focalizzare più accuratamente le vocazioni dei singoli porti ma anche le sinergie. Un lavoro che ha bisogno del massimo di conoscenza, attenzione e di inclusione con la capacità di sostenere, rafforzare, implementare le eccellenze e le best practices, esaltando il ruolo della ricerca scientifica e dei progetti che vorranno fare dell'eccellenza un punto di forza straordinario indicando nuove opportunità per le nuove generazioni, la più straordinaria leva per l'innovazione su cui il nostro Paese possa contare. Prof. Ordinario di Ricerca Operativa, Magnifico Rettore, carissime Colleghe e carissimi Colleghi, carissimi Studenti, gentili Spettatori, la Laurea Magistrale in Management Engineering è una causa che l'Università del Salento ha deciso di conferire a Luigi Merlo costituisce un riconoscimento per gli importanti obiettivi raggiunti nel corso di una straordinaria carriera ai vertici di istituzioni e organizzazioni. In estrema sintesi, Luigi Merlo è stato uno dei protagonisti della riorganizzazione, dell'ammmodernamento e della razionalizzazione della logistica e, in particolare, del sistema portuale italiano negli ultimi trent'anni. Come noto, l'Ingegneria Gestionale nata alla fine degli anni Settanta è la disciplina che analizza i processi organizzativi, ne valuta le prestazioni, verifica

Agenparl

Focus

il raggiungimento degli obiettivi strategici, esegue il controllo di gestione, ne riprogetta le attività con l'obiettivo di ridurre gli sprechi, aumentare l'efficienza del sistema, migliorare l'impiego delle risorse umane, centrare gli obiettivi strategici. L'ingegneria gestionale è la risposta alle esigenze di una società sempre più complessa, che ha bisogno non solo di figure altamente specializzate, ma anche di professionisti con una conoscenza ampia delle varie componenti del sistema socio-economico. In questa disciplina Luigi Merlo ha avuto il merito, durante tutta la sua brillante carriera professionale, di conseguire rilevanti risultati per i quali è ricevuto riconoscimenti in ambito sia nazionale che internazionale. Ecco, per sommi tratti, il suo prestigioso curriculum vitae. Nel periodo 1987-1994 contribuisce, su indicazione di alcuni componenti della Commissione Trasporti della Camera, a uno dei primi studi comparati dei sistemi portuali europei, le cui proposte anticipano le modifiche al sistema italiano del Decreto Prandini e della legge 84/94. Nel 1997 diviene vicesindaco della Spezia con la delega alla riorganizzazione della macchina comunale e alle attività produttive. Dal 1997 al 2005, membro del comitato portuale della Spezia. Dal 2005 al 2008 assessore regionale della Regione Liguria con deleghe a infrastrutture, trasporti, porti e logistica nonché membro dei comitati di gestione delle autorità portuali di Genova, La Spezia e Savona. Dal 2008 al 2015 presidente dell'Autorità Portuale di Genova dove riorganizza completamente lo scalo, avvia importanti progetti di innovazione tecnologica e lavori infrastrutturali, porta a compimento l'intervento di dragaggio più rilevante mai eseguito, guida lo scalo a conseguire un record nel traffico commerciale e crociere; riorganizza le società partecipate (tra cui l'aeroporto di Genova). Inoltre, lancia il progetto per la nuova diga di Genova e il Blueprint progettato da Renzo Piano. Sotto la sua guida il porto di Genova vince il premio internazionale della European Sea Ports Organisation. Nel 2010 nominato Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana dal Presidente della Repubblica. Nello stesso anno viene nominato Presidente di **Assoport**. Nel 2013, su indicazione del Presidente del Consiglio Letta, nominato componente del gruppo di lavoro del ministro Lupi per la riforma portuale. Nel 2016 Consigliere del Ministro Di Lorenzo per la portualità e la logistica con particolare riferimento alla riforma portuale che viene approvata poco dopo. Nel 2019 fonda l'associazione Federlogistica che in pochi anni diventa una delle più importanti del settore raccogliendo numerose adesioni, tra cui Amazon. L'associazione introduce una visione nuova per avviare forme di collaborazione tra grandi gruppi internazionali e realtà locali, sviluppa progetti con enti di ricerca, tra cui Enea, per studiare ed individuare soluzioni per la riduzione dell'impatto ambientale in ambito portuale e dà vita a una digital community che coinvolge operatori nazionali ed internazionali. Nel 2019 nominato vicepresidente di Confrastporto e vicepresidente del Registro Italiano Navale. Luigi Merlo è stato relatore a centinaia di convegni sui temi trasportistici e marittimi, con particolare riferimento a progetti di innovazione tecnologica. Tra i tanti, opportuno menzionare l'intervento nella *Lectio magistralis* Luigi Merlo Magnifico Rettore, Autorità accademiche, illustri Professori, Vice Ministro, Autorità tutte, Signore e Signori, desidero ringraziare gli organi Accademici per l'onore che hanno voluto concedermi con il conferimento della laurea honoris causa in Management Engineering.

Agenparl

Focus

Ho ritenuto di dedicare la mia lectio magistralis alle prospettive della portualità e della logistica: sia perché esse sono i temi ai quali ho dedicato gran parte della mia vita, sia per quanto l'Università del Salento e potrà rappresentare riguardo a tali tematiche nel campo dell'alta formazione nel prossimo futuro, unendo in maniera innovativa le straordinarie competenze che gli esprime. In Italia si usa parlare di portualità e logistica in diverse accezioni. Generalmente lo si fa in maniera neutrale, sovente con un approccio conservatore perché il delicato tema del sistema portuale italiano provoca divisioni e contrasti. Quello della portualità un mondo al quale personalmente devo molto, ma del quale non posso sottacere limiti e logiche parziali. Si tratta, anzitutto, di un settore orientato spesso sulla difensiva, autoreferenziale, piuttosto ostile al cambiamento. E questa appare, a ben vedere, una contraddizione, perché in realtà non vi è luogo più internazionale, aperto e globale di un porto. Ma sembra che tale valenza riguardi solo le merci che vi transitano, non anche il contributo operativo di chi vi lavora. Vi è inoltre una sorta di cesura tra nave e porto che si inasprita nel tempo, mano a mano che i tempi di sosta delle navi si sono ridotti. Ho avuto la fortuna di nascere e crescere in una città La Spezia che negli anni 80 ha conosciuto la più innovativa crescita portuale italiana. L'opportunità di viverla internamente mi ha condizionato per il resto della vita. Per un caso del destino, circa 20 anni dopo mi sono trovato a guidare il porto di Genova il principale scalo italiano che è stato involontariamente prima l'origine e quindi, successivamente, la vittima del successo spezzino. Non esistevano realtà portuali così radicalmente diverse come Genova e Spezia, nonostante una distanza di soli 100 km. Ho cercato di condurre Genova verso nuove sfide e nuovi traguardi. In Italia abbiamo, da un lato, città portuali e, dall'altro, città con i porti: le prime sono insediamenti storici come Genova, Trieste, Livorno e Napoli (solo per fare alcuni esempi); le seconde sono porti cresciuti soprattutto con l'avvento dei container, come Salerno e Gioia Tauro. Le città portuali sono più complesse da governare perché portano nel loro futuro l'orgoglio, ma anche il fardello delle loro storie complicate e delle loro antiche tradizioni. Le città con i porti, invece, sono da un lato più reattive, ma dall'altro faticano a far radicare sistemi professionali integrati. Sono figlio di una città di tradizioni marittime, militari e commerciali, e ho sempre cercato di interpretare le mie funzioni con uno sguardo rivolto al futuro. La mia sfida attuale è di portare avanti una visione controcorrente, tesa al cambiamento, all'apertura di nuovi orizzonti. Ho iniziato a occuparmi anche di logistica, nella consapevolezza che essa può rappresentare una leva efficace per aiutare il cambiamento della nostra portualità. Quella che stiamo vivendo oggi può essere definita, infatti, la grande stagione del riscatto della logistica. Va osservato che, particolarmente in Italia, si è sempre sottovalutato il ruolo di questo settore, relegandolo spesso ad attività di servizio rispetto alle funzioni ritenute prevalenti, ossia la produzione industriale e la distribuzione. Non un caso, a riguardo, che nel nostro Paese non sia mai riuscito a svilupparsi e ad affermarsi un grandissimo operatore logistico nazionale, sia esso pubblico o privato. Basti pensare al tentativo operato dalla Fiat nel settore portuale, conclusosi tuttavia già negli anni in un settore nel quale vi erano grandissime opportunità di sviluppo, avendo il gruppo

Agenparl

Focus

torinese all'epoca la disponibilità del terminal di Genova Pr, uno dei più importanti del Nord Mediterraneo. Si potrebbe riflettere anche sulla politica oscillante condotta da Ferrovie Italiane nel campo del trasporto merci. E si potrebbe analizzare criticamente il ruolo mancato di Alitalia nel cargo aereo. Tra i vari attori, solo Poste Italiane si è trasformata, per difendere la propria posizione di mercato, in operatore logistico per il mercato finale a seguito dell'esplosione del commercio. Altrove troviamo invece esempi illuminanti di nazioni che, ormai da decenni, hanno puntato moltissimo sulla logistica. È il caso dell'Olanda e di grandi paesi industriali, come la Germania, che hanno favorito la nascita di colossi logistici nazionali. La pandemia da Covid 19 e il conflitto in Ucraina hanno fatto chiaramente capire quanto sia cruciale e irrinunciabile il ruolo svolto dalla logistica, collegata strettamente a tutte le necessità fondamentali di un paese e alle sue strategie politiche. Un solo esempio: per risolvere il problema della distribuzione dei vaccini, il governo italiano si è dovuto affidare alla logistica militare, evidenziando così la macroscopica impreparazione e inadeguatezza delle strutture pubbliche civili. La fase post pandemia, segnata dalla ripresa della produzione a livello mondiale, ha evidenziato fino a che punto geopolitica e organizzazione possano condizionare l'economia dei singoli paesi. La massiccia e crescente delocalizzazione produttiva in Asia, unita a una contestuale domanda di trasporto che mai nella storia aveva raggiunto i picchi del 2021, ha messo in luce le fragilità dei grandi sistemi logistici nazionali e internazionali. Fragilità acute, va sottolineato, dall'esplosione dei traffici generati dal commercio. Container vuoti, insufficienti, introvabili. È esattamente l'opposto di quanto avvenuto durante la crisi finanziaria del 2008, quando si verificò una sovracapacità di offerta di trasporto marittimo che ha provocato non solo un drammatico calo delle tariffe e dei noli, ma anche la scomparsa di alcune compagnie di navigazione. Covid si sta verificando un difficile assetto a livello mondiale. L'attività produttiva riprese infatti simultaneamente, su scala globale, facendo emergere numerose carenze nei sistemi portuali a partire da quelli statunitensi incapaci di smaltire in tempi accettabili l'enorme quantità di merci in arrivo nei porti. Creando così innumerevoli colli di bottiglia. Anche il sistema italiano, nel complesso, si è rivelato vetusto in molte sue componenti, non integrato, carente di figure professionali sia tradizionali che avanzate, nei trasporti come nel magazzinaggio. Hanno mostrato invece segnali di tenuta le filiere essenziali, a partire dai porti, che sono riuscite a garantire in maniera costante le catene di approvvigionamento. Oggi siamo, tuttavia, ancora lontani da una situazione di normalità: sia per i ritardi accumulati, sia per i lockdown periodici che la Cina continua a imporre, con la relativa chiusura di molti porti. Sono avvenuti fatti allarmanti, come la chiusura del Canale di Suez a marzo/aprile dello scorso anno, provocata dall'insabbiamento della nave Evergreen. Una vicenda come questa dovrebbe ricordarci quanto un evento singolo e imprevedibile benché apparentemente banale come l'insabbiamento di una sola nave possa mettere in crisi il sistema globale degli approvvigionamenti, facendo emergere la fragilità della nostra economia. Anche il conflitto in Ucraina ha creato nuove e notevoli sofferenze in campo portuale, per esempio sul versante energetico:

Agenparl

Focus

sia per la carenza delle forniture sia per l'infrastrutturazione ricettiva, a partire dai porti che dovranno essere considerati sempre più come poli energetici integrati. Le analisi di questo drammatico conflitto omettono sovente di considerare due elementi importantissimi: il fatto che la Russia avesse fin dall'inizio l'obiettivo di impadronirsi di tutti gli sbocchi a mare dell'Ucraina, e il fatto che quest'ultima rappresentasse uno dei corridoi fondamentali della C'Via della Seta. Anche il modo in cui in Italia, per lungo tempo, si affrontato il tema della C'Via della Seta è risultato superficiale. E fortunatamente gli accordi siglati all'epoca del Governo Conte hanno avuto uno stop. La domanda che dobbiamo porci: cosa accadrebbe se un'unica nazione governasse, contempo raneamente, il più importante sistema industriale mondiale e la maggior parte delle infrastrutture e della logistica a livello globale? Un solo paese sarebbe in grado di determinare le rotte, le priorità di traffico e i costi delle merci, con tutti gli effetti derivanti sulle economie delle altre nazioni. Il modello cinese va analizzato, in ogni caso, con notevole attenzione per comprendere meglio perché una nazione moderna non può assolutamente fare a meno riguardo alla logistica di una visione chiara e di una politica ben definita. Ne deriva un monito cruciale anche per l'Italia: per continuare a far parte dei grandi del mondo non basta essere un'importante nazione industriale, ma occorre dotarsi di un sistema logistico capace di esercitare un governo saldo delle proprie infrastrutture fondamentali e, nel contempo, occorre sviluppare una C'strategia marittima chiara, robusta e lungimirante. La C'via marittima è infatti un aspetto fondamentale del sistema logistico globale. A ricordarcelo, se ve ne fosse bisogno, il fatto che la Cina prevede di coinvolgere nel suo progetto C'marittimo ben 65 nazioni, grazie a oltre 40 miliardi di investimenti. Europa ha purtroppo dimostrato, in proposito, notevole debolezza sia di visione che di azione, sottovalutando il tema e non riuscendo a mettere in campo una politica comune. Almeno finora. Bruxelles ha cercato, in realtà, di impostare alcune scelte marittime unitarie, istituendo per esempio nel 2014, con la direttiva 89, un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo. Giova ricordare, a riguardo, quanto sottolineato dal Parlamento Ue circa C'il rapido ed elevato incremento della domanda di spazio marittimo per insediare diverse attività, come gli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, la prospezione e lo sfruttamento di petrolio e gas naturali, il trasporto marittimo e le attività di pesca, la conservazione degli ecosistemi e della biodiversità, l'estrazione di materie prime, il turismo, gli impianti di acquacoltura e il patrimonio culturale sottomarino. Sulla base di questo indirizzo, alcune nazioni si sono già mosse. La Francia, per esempio, ha istituito nel 2020 un vero e proprio C'Ministero del Mare. L'Italia ha accumulato invece un grave ritardo ed è a rischio di procedura di infrazione. Quanto verrà elaborato nel nostro Paese sarà unicamente in termini territoriali e autorizzativi; e non, come vorrebbe lo spirito della direttiva, nella prospettiva di una risposta politica complessiva e pianificatoria del mare, sostenuta da una valutazione economica a largo spettro che tenga conto di tutti i fattori. Il ritardo potrebbe risultare tuttavia un'opportunità, se i recenti accadimenti facessero finalmente capire che tutte le grandi strategie, e le possibili battaglie future, riguarderanno sempre più il dominio e lo sfruttamento

Agenparl

Focus

dei mari. Il Governo in carica ha positivamente introdotto e sperimentato ministeri organizzati non più in modo tradizionale bensì trasversale su tematiche come la transizione ecologica, l'innovazione tecnologica e la trasformazione digitale. Su queste basi sarebbe molto importante che i futuri governi istituissero un Ministero alla Transizione marittima in grado di coniugare gli aspetti ambientali e quelli dei settori economici tradizionali e innovativi, inclusa energia. Non si tratterebbe di riproporre il vecchio Ministero della Marina Mercantile, bensì di dar vita a un dicastero moderno e all'ente che si occupi del nostro patrimonio più grande: il mare e il nostro spazio marittimo. In Italia infatti la Blue Economy, ossia l'insieme delle attività legate al mare: vale circa 45 miliardi di euro, pari al 3% del Pil genera una ricaduta complessiva sull'economia pari a circa 100 miliardi di lavoro a quasi 900 mila persone, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva. I singoli paesi europei, procedendo ognuno secondo criteri autonomi, renderebbero molto difficile la nascita di uno spazio marittimo europeo coerente che, a sua volta, rappresenti la base su cui edificare quello spazio marittimo mediterraneo. È necessario a dirimere numerose questioni insolute come la difesa, il delicato tema delle estrazioni offshore e gli scontri ricorrenti sulla pesca. Mentre in Italia la discussione su tali temi appare piuttosto arretrata, a livello internazionale esistono invece progetti che ci proiettano in altre dimensioni. È il caso, ad esempio, di Oceanix City, la prima città galleggiante che verrà realizzata entro il 2025 in Corea del Sud, a Busan: si estenderà per 75 ettari, potrà ospitare 10 mila persone e sarà in grado di resistere a uragani e tsunami. Per questo appaiono datate le resistenze di chi continua a sostenere che sarebbe sbagliato sottrarre le competenze portuali al Ministero delle Infrastrutture: la parte strettamente legata alle opere potrebbe restare infatti organizzata come adesso, anche per favorire l'integrazione fra le diverse modalità. La nuova frontiera della logistica rappresentata infatti dall'integrazione verticale, favorita dalla digitalizzazione. Cosa intendiamo per integrazione verticale? La realizzazione di un sistema efficiente che, unendo in maniera unitaria e coerente le differenti modalità di trasporto, renda il servizio più rapido, sostenibile ed economico. L'integrazione verticale sta procedendo in Italia, tuttavia, non quale risultato di scelte politiche, bensì grazie alla spinta del mercato e alla progressiva trasformazione dei singoli vettori da operatori di segmento a operatori globali che uniscono trasporto marittimo, terrestre e ferroviario. A questi segmenti si sta aggiungendo, in alcuni casi, il trasporto aereo per completare l'offerta di modalità integrate. Ma tutto questo mal si coniuga con sistemi infrastrutturali come il sistema portuale italiano frazionati, territoriali e non coordinati. Continuo per a ritenere che la nostra portualità possa svolgere un ruolo di grande forza innovativa. Si discute molto, per esempio, della natura giuridica delle Autorità di sistema portuale. Anche se, in realtà, ci su cui occorre riflettere il ruolo che le stesse Autorità di sistema saranno chiamate a svolgere nel prossimo futuro quali sistemi di governo complesso che abbinino la prerogativa della governance pubblica a un ruolo di regia nelle procedure, nelle attività innovative e nelle nuove professionalità in ambito terrestre e marittimo. Fino a quando potrà resistere un divario organizzativo e normativo così profondo tra i porti del Nord Europa

Agenparl

Focus

e quelli italiani? Non sarebbe lesa maestragionare su un nuovo modello che favorisca ulteriori aggregazioni tra porti, sconfiggendo la regionalizzazione. Questo non significa escludere le comunità locali, bensì assegnare ad esse una responsabilità maggiore in chiave internazionale e più globale. Basti pensare all'unione societaria e operativa avvenuta proprio in questi giorni tra due grandi porti belgi: Anversa e Zeebrugge. È una grande sfida, certo, ma rappresenta anche un'opportunità per il settore dell'ingegneria gestionale, che sarà fondamentale per individuare nuove soluzioni e un equilibrio rinnovato tra esigenze industriali e logistiche. Da semplice architetto del trasporto, l'operatore logistico e portuale dovrà diventare sempre più un ingegnere logistico gestionale: con sempre meno eccezioni da gestire e sempre più processi da governare. Abbiamo già, e avremo sempre più in futuro, un bisogno crescente di manager con formazione interdisciplinare. Anche i futuri presidenti di Autorità di sistema portuale dovranno essere formati per riuscire a fronteggiare questi mutamenti radicali di scenario. Sarà sempre più urgente semplificare i processi per ridurre i tempi di attesa e stoccaggio delle merci nei nodi di interscambio come porti, interporti e aeroporti anche attraverso la digitalizzazione dei documenti e la promozione di un intermodalità che impieghi sistemi di trasporti intelligenti nell'Internet delle cose. Siamo già immersi nella grande rivoluzione logistica mondiale. Lo siamo dal punto di vista dei mercati, molto meno sotto il profilo dell'integrazione, della politica, dei supporti formativi e della ricerca. I porti del futuro, per esempio, non saranno più solo luoghi di transito di merci e passeggeri, ma sistemi complessi, con forte vocazione industriale ed energetica, alimentati dalle diverse e nuove forme di trasporto inclusi i droni. Per molti anni si è pensato, erroneamente, che un porto avesse un ruolo solo se movimentava container. A beneficiare di una diversa impostazione potranno essere, in particolare, alcuni porti del Sud Italia come, ad esempio, Taranto: uno scalo particolarmente adatto per disponibilità di aree, storica vocazione agroalimentare, industriale e professionale. In questo scenario si inseriscono le ZES, le cosiddette zone economiche speciali, che vanno concepite come unicum insieme all'ambito portuale. I settori industriali, logistici ed energetici dovranno essere integrati anche attraverso la digitalizzazione e un allargamento del concetto del just in time. Ma tutto ci rilancia, con vigore, la necessità di una politica portuale nazionale, dotata di una regia unitaria, capace di indicare le coordinate di una nuova geopolitica mediterranea. Un modello di questo tipo porterà necessariamente a ripensare anche il tema delle delocalizzazioni produttive, in particolare di quelle strategiche ed essenziali come i prodotti alimentari e sanitari. A riguardo, già nei prossimi anni potremo assistere a un importante fenomeno di reshoring, ossia al ritorno delle produzioni nei paesi d'origine o limitrofi, trasferite in precedenza all'estero per ragioni burocratiche e di costo. Già oggi molte imprese collocate in Asia stanno pensando di riavvicinarsi ai mercati europei, rivalutando in primo luogo i paesi dell'est, anche se gli avvenimenti più recenti potrebbero favorire il ritorno diretto in Italia e in ambito Mediterraneo. Questa consapevolezza di scenario, tutta via, oggi pare non esserci ancora del tutto. E il rischio quello di cadere preda della cosiddetta sindrome di Camogli. Va ricordato che, dalla fine del 700 sino al termine dell'800, il suggestivo e celebre

Agenparl

Focus

borgo ligure era una grande capitale marinara. Pur avendo poche migliaia di abitanti, nel 1875 Camogli vantava infatti la presenza di numerosi armatori che possedevano più di 400 vascelli, tanto da meritarsi l'appellativo di Città dei mille velieri bianchi. In pochi anni, però, la scarsa propensione alle alleanze per creare società più solide, unita ad un'ostinata resistenza al cambiamento che non accettava che il futuro sarebbe stato dei piroscafi, e non dei velieri portati al rapido e definitivo declino della potenza marittima camogliese. È molto importante pensare di affrontare le sfide mondiali con visioni regionali e territoriali. È infatti innovazione la lente con cui va scrutato il futuro del lavoro, non solo portuale. Come avvenuto quando il trasporto marittimo passò dalle merci varie ai container, nel prossimo futuro registreremo una graduale diminuzione degli addetti in banchina, con un incremento esponenziale degli addetti alla digitalizzazione. Per evitare l'acuirsi dei conflitti tra comunità locali e porti, derivante dall'occupazione di spazi considerevoli per un numero limitato di addetti, molto importante che le nuove attività e le nuove funzioni trovino ospitalità nelle città stesse, che a loro volta dovranno organizzarsi da subito con nuove offerte formative come nel caso delle accademie tecnologiche. Per chi opera in campo portuale fondamentale riuscire ad analizzare con maggior profondità le evoluzioni geopolitiche dei singoli paesi, i diversi modelli economici e gli effetti del mutamento climatico sul cambiamento delle rotte. Va ricordato, per esempio, che il cambiamento climatico sta creando la possibilità di percorrere la rotta artica per l'intero anno. Già ora vi chi scommette sulla rotta artica in alternativa a quelle tradizionali. Non solo la Russia, ma anche la Cina, autodefinitasi non a caso uno stato vicino all'artico e una nazione marittima come Singapore. Altri importanti paesi con territori sull'artico, come Stati Uniti e Canada, sembrano invece in forte ritardo nell'elaborare una posizione a riguardo. E se lo faranno, sarà più per ragioni militari che economiche. Sono prospettive, tuttavia, che meritano riflessioni anche di natura etica: giusto pensare di rafforzare il transito in una delle poche aree incontaminate del pianeta? Alcune compagnie, per tutelare l'ambiente, hanno già dichiarato che non utilizzeranno quella rotta. Ma una decisione così importante può essere lasciata alla discrezionalità dei singoli operatori? Il conflitto tra esigenze ambientali, politiche, di trasporto ed energetiche, una delle cose più complesse da governare. Basti riflettere sui vincoli previsti dal pacchetto comunitario Fit for 55 e sulle conseguenze che una sua diretta e immediata applicazione, secondo la formulazione originaria, potrebbe generare sul settore del trasporto europeo: rischio del blocco di gran parte della flotta oppure l'aumento dei costi a livelli insostenibili. Questo ateneo dell'Università del Salento la concreta testimonianza di un'eccellenza nazionale nel campo della ricerca sugli effetti dei cambiamenti climatici. Le competenze che possiede e le analisi che sviluppa sono essenziali. E lo saranno sempre più in futuro. Le eccellenze italiane dovrebbero unirsi e cooperare per analizzare scenari così importanti. E penso che in questa Università potrebbe nascere un importante centro di ricerca e sviluppo, come ne esistono già in altri paesi. Negli ultimi anni sto lavorando per il gruppo MSC, la più grande compagnia armatoriale al mondo. Nell'ambito di tale impegno professionale ho capito quanto sia cruciale la ricerca finalizzata allo studio e alla

Agenparl

Focus

progettazione di navi che dovranno solcare i mari per decine d'anni, rimanendo attuali e moderne in una congiuntura storica che vedrà cambiare le condizioni della navigazione in maniera notevole. Le navi da crociera di oggi sono tra gli oggetti più complessi e tecnologicamente avanzati al mondo. Possono essere paragonate ad una piccola città galleggiante, a un comune di 8.000 mila abitanti dotato delle più sofisticate innovazioni tecnologiche e ambientali: dalla sicurezza alla propulsione, dalle emissioni al trattamento dei rifiuti, alla ricerca dei materiali. Non esistono comuni dotati di un'efficienza tecnologica e ambientale paragonabili. Ogni nave che viene varata introduce, inoltre, ulteriori miglioramenti. Professionalmente sono impegnato anche quale Vice Presidente dell'Ente Rina, che negli anni ha dato origine ad un'eccellenza societaria a livello internazionale. Anche questa esperienza mi ha portato a toccare con mano la necessità di una maggiore collaborazione e integrazione tra eccellenze imprenditoriali e universitarie. Le complessità del tempo che stiamo vivendo, per alcuni aspetti rivoluzionarie, ci impongono di formare nuove figure professionali anche nella pubblica amministrazione, a tutti i livelli. Stiamo del resto sperimentando concretamente, con l'attuazione del PNRR, la difficoltà di reperire le figure professionali necessarie a progettare e a realizzare le opere secondo criteri innovativi. Basti pensare, solo per fare un esempio, alla discussione scaturita riguardo alla principale opera marittima prevista dal PNRR, sicuramente una delle più complesse da realizzare in Italia: la nuova diga foranea di Genova. Sollevo la necessità di quest'opera, più di 10 anni fa, quando ero presidente autorità portuale genovese. E ricordo che, all'epoca, il solo annuncio scatenò reazioni di notevole scetticismo e diffidenza. Era un periodo storico in cui sembravano prevalere le opinioni di chi per partito preso si opponeva a ogni tipo di opera, specialmente a quelle così complesse e innovative. La costruzione di una nuova diga per necessaria a garantire un futuro sicuro e sostenibile al principale porto italiano, tra i primi del Mediterraneo, rispondendo a una molteplicità di esigenze, prima di tutte la sicurezza della navigazione. Non infatti possibile continuare a far transitare le navi più grandi e moderne, per non parlare di quelle del futuro, all'interno di infrastrutture progettate oltre un secolo fa, quando i piroscafi erano grandi un decimo rispetto alle navi attuali. Servono dighe più grandi, moderne, resistenti e protettive, in grado di fronteggiare il cambiamento climatico, concepite anche per produrre energia dal moto ondoso. Ora che quest'opera è stata finanziata e progettata, sono felice di aver contribuito in qualche modo alla sua nascita, anticipandone la necessità e creando opportunità di rilanciare il porto di Genova. Per affrontare le grandi sfide bisogna partire dai dati fondamentali. È necessario mappare le aree costiere più vulnerabili, i porti che tra 50 anni saranno meno accessibili per l'innalzamento del mare e incremento dei fenomeni atmosferici e marini, le strade e le ferrovie costiere che dovranno resistere alla crescente violenza dei fenomeni naturali. Una politica logica seria dovrebbe immaginare già adesso un assetto nuovo, coniugando le previsioni prospettive oggi disponibili, e affidabili, con le numerose innovazioni ingegneristiche e trasportistiche, attraverso l'individuazione e l'organizzazione di aree logistiche a basso rischio. Considerando il ruolo delle nostre coste, sarebbe inoltre fondamentale

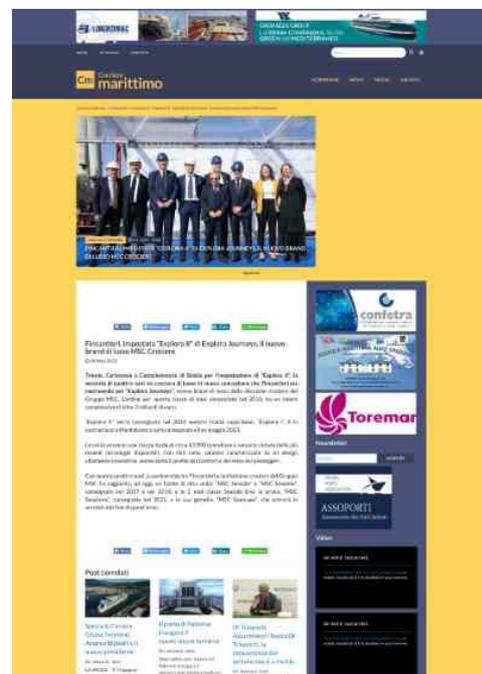
Agenparl

Focus

ragionare sul concetto stesso di demanio: non per mettere in discussione l'inalienabilità del sedime, che deve restare tale, bensì per comprendere che il bene demaniale come stato considerato negli ultimi secoli salvo qualche eccezione cioè in senso statico e immutabile, andrà soggetto a profondi e continui mutamenti che determineranno nuovi assetti normativi, a partire dalla rivisitazione del Codice della Navigazione. Un altro importante fattore da considerare sono le prospettive demografiche, ormai ben consolidate. Registriamo già adesso gravi carenze di figure professionali; una situazione destinata a trasformarsi in vera e propria emergenza nei prossimi 10 anni. Come avvenuto nel settore marittimo, i paesi europei che vorranno garantire l'operatività della logistica e dei trasporti, ma anche delle funzioni digitali fondamentali a partire dalla cyber security, dovranno dotarsi di nuove professionalità, guardando quindi con più attenzione e in prospettiva diversa a una politica migratoria governata e programmata. Fa riflettere, in proposito, la recente scelta di Germania e Francia di realizzare centri di formazione per autotrasporto in Asia e Nord Africa. È proprio l'Africa la grande opportunità che si apre per il nostro Paese. Lo stiamo toccando con mano, in questo periodo, sul fronte dell'energia. Ma l'Africa diventerà centrale anche per l'integrazione produttiva e per il reperimento di forza lavoro. Da un prevedibile riequilibrio dei rapporti tra Asia e Africa a vantaggio di quest'ultima deriveranno grandi opportunità per l'Europa e, in particolare, per l'Italia. Per questo invito a guardare con attenzione alle previsioni di sviluppo e alle iniziative in corso in Angola, Costa d'Avorio, Gabon, Kenya, Mauritania, Namibia, Sudan e Sudafrica, solo per citare alcuni paesi, ai quali occorre aggiungere Algeria e Marocco per la parte nordafricana. Osservando quanto avviene in queste nazioni, che registreranno un'inevitabile crescita di PIL, infrastrutturazione portuale, ferroviaria e logistica, troveremo indicazioni importanti per il nostro futuro. Nel polo logistico di Toglou vicino a Dakar, per esempio, è stato promosso, su iniziativa di Africa Foundation, un corso di management della supply chain per giovani laureati. È quindi abbastanza evidente che la collocazione geografica del nostro Paese può aprire nuovi orizzonti, al di là dei confini strettamente nazionali, portando l'Italia ad assumere ruoli e compiti rilevanti all'interno dei nuovi equilibri mondiali che si stanno ridefinendo. Ciò che ad alcuni evoca paura, chiusura, diffidenza e ostilità, invece ci può salvare l'Occidente europeo. Ma per questo occorre una nuova generazione di ingegneri gestionali e logistici, pronti a raccogliere la sfida. E mi auguro che molti di essi possano formarsi proprio in questa Università che, da oggi, anche la mia università. Grazie.

Fincantieri, impostata 'Explora II' di Explora Journeys, il nuovo brand di lusso MSC Crociere

Trieste, Cerimonia a Castellammare di Stabia per l'impostazione di 'Explora II', la seconda di quattro navi da crociera di lusso di nuova concezione che Fincantieri sta costruendo per 'Explora Journeys', nuovo brand di lusso della divisione crociere del Gruppo MSC. L'ordine per questa classe di navi, annunciato nel 2018, ha un valore complessivo di oltre 2 miliardi di euro. 'Explora II' verrà consegnata nel 2024 mentre l'unità capoclasse, 'Explora I', è in costruzione a Monfalcone e sarà consegnata a fine maggio 2023. Le unità avranno una stazza lorda di circa 63.900 tonnellate e saranno dotate delle più recenti tecnologie disponibili. Con 461 suite, saranno caratterizzate da un design altamente innovativo, anche sotto il profilo del comfort e del relax dei passeggeri. Con queste quattro navi, la partnership tra Fincantieri e la divisione crociere del Gruppo MSC ha raggiunto, ad oggi, un totale di otto unità: 'MSC Seaside' e 'MSC Seaview', consegnate nel 2017 e nel 2018, e le 2 navi classe Seaside Evo: la prima, 'MSC Seashore', consegnata nel 2021, e la sua gemella, 'MSC Seascape', che entrerà in servizio alla fine di quest'anno.



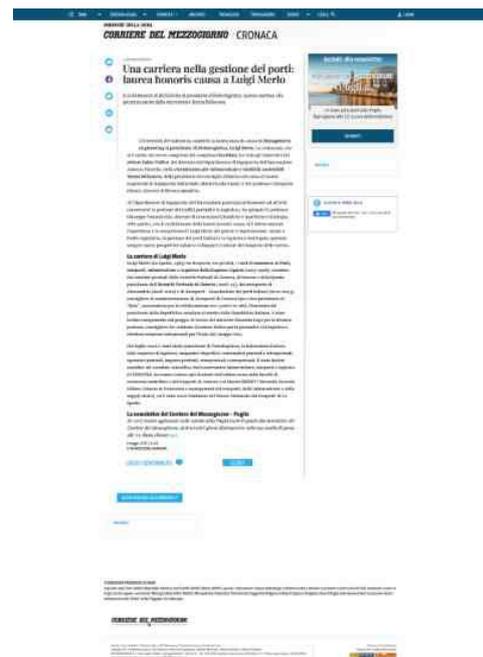
il riconoscimento

Una carriera nella gestione dei porti: laurea honoris causa a Luigi Merlo

Il conferimento di UniSalento al presidente di Federlogistica, questa mattina, alla presenza anche della viceministra Teresa Bellanova

Cinzia Semeraro

L' Università del Salento ha conferito la laurea honoris causa in al . La cerimonia, che si svolta nel centro congressi del complesso , ha visto gli interventi del , del direttore del Dipartimento di Ingegneria dell' innovazione Antonio Ficarella, della presidente del consiglio didattico del corso di laurea magistrale in Ingegneria industriale, Maria Grazia Gnoni, e del professor Gianpaolo Ghiani, docente di Ricerca operativa. Il Dipartimento di Ingegneria dell' innovazione partecipa attivamente ad attivit concernenti la gestione dei traffici portuali e la logistica, ha spiegato il professor Giuseppe Tomasicchio, docente di Costruzioni idrauliche e marittime e Idrologia, Per questo, con il conferimento della laurea honoris causa, si inteso onorare l' esperienza e la competenza di Luigi Merlo nel gestire e implementare, anche a livello legislativo, la gestione dei porti italiani e la logistica a essi legata, aprendo sempre nuove prospettive mirate a sviluppare il settore del trasporto delle merci. Luigi Merlo (La Spezia, 1965) ha ricoperto, tra gli altri, i ruoli di (2005-2008); membro dei comitati portuali delle Autorit Portuali di Genova, di Savona e della Spezia; presidente dell'(2008-15), del retroporto di Alessandria (2008-2012) e di **Assoporti** - Associazione dei porti italiani (2012-2013); consigliere di amministrazione di Aeroporto di Genova Spa e vice presidente di "Rete", associazione per la collaborazione tra i porti e le citt. Nominato dal presidente della Repubblica cavaliere al merito della Repubblica Italiana, stato inoltre componente del gruppo di lavoro del ministro Maurizio Lupi per la riforma portuale, consigliere del ministro Graziano Delrio per la portualit e la logistica e direttore relazioni istituzionali per l' Italia del Gruppo Msc. Nel luglio 2018 stato eletto presidente di Federlogistica, la federazione italiana delle imprese di logistica, magazzini frigoriferi, terminalisti portuali e retroportuali, operatori portuali, imprese portuali, retroportuali e aeroportuali. stato inoltre membro del comitato scientifico dell' osservatorio infrastrutture, trasporti e logistica di EURISPES, ha tenuto lezioni agli studenti dell' ultimo anno della facolt di economia marittima e dei trasporti di Genova e al Master MEMIT Universit Bocconi Milano (Master in Economia e management dei trasporti, delle infrastrutture e della supply chain), ed stato socio fondatore del Museo Nazionale dei trasporti di La Spezia.

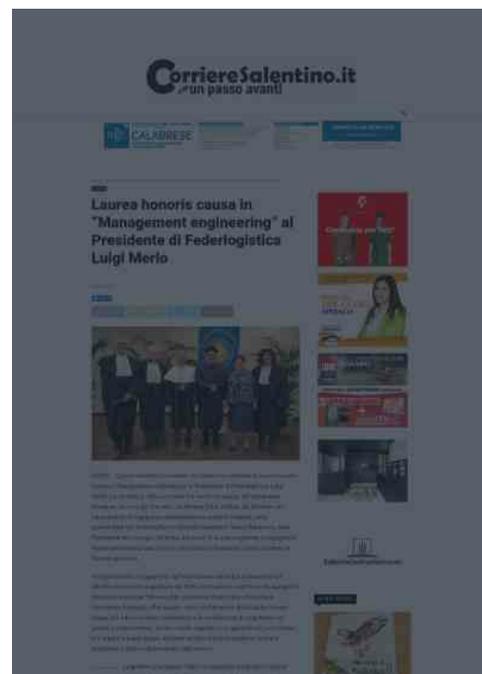


Laurea honoris causa in "Management engineering" al Presidente di Federlogistica Luigi Merlo

LECCE - Questa mattina l'Università del Salento ha conferito la laurea honoris causa in

LECCE - Questa mattina l'Università del Salento ha conferito la laurea honoris causa in "Management engineering" al Presidente di Federlogistica Luigi Merlo. La cerimonia, che si è svolta nel centro congressi del complesso Ecotekne, ha visto gli interventi del Rettore Fabio Pollice, del Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'innovazione Antonio Ficarella, della viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova, della Presidente del consiglio didattico del corso di laurea magistrale in Ingegneria industriale Maria Grazia Gnoni e del professor Gianpaolo Ghiani, docente di Ricerca operativa. «Il Dipartimento di Ingegneria dell'innovazione partecipa attivamente ad attività concernenti la gestione dei traffici portuali e la logistica», ha spiegato il professor Giuseppe Tomasicchio, docente di Costruzioni idrauliche e marittime e Idrologia, «Per questo, con il conferimento della laurea honoris causa, si è inteso onorare l'esperienza e la competenza di Luigi Merlo nel gestire e implementare, anche a livello legislativo, la gestione dei porti italiani e la logistica a essi legata, aprendo sempre nuove prospettive mirate a sviluppare il settore del trasporto delle merci».

Link Sponsorizzato Luigi Merlo (La Spezia, 1965) ha ricoperto, tra gli altri, i ruoli di Assessore ai Porti, trasporti, infrastrutture e logistica della Regione Liguria (2005-2008); membro dei comitati portuali delle Autorità Portuali di Genova, di Savona e della Spezia; Presidente dell'Autorità Portuale di Genova (2008-15), del Retroporto di Alessandria (2008-2012) e di **Assoport** - Associazione dei porti italiani (2012-2013); consigliere di amministrazione di Aeroporto di Genova Spa e vice Presidente di "Rete", associazione per la collaborazione tra i porti e le città. Nominato dal Presidente della Repubblica Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, è stato inoltre componente del gruppo di lavoro del Ministro Maurizio Lupi per la riforma portuale, consigliere del Ministro Graziano Delrio per la portualità e la logistica e direttore relazioni istituzionali per l'Italia del Gruppo Msc. Nel luglio 2018 è stato eletto presidente di Federlogistica, la federazione italiana delle imprese di logistica, magazzini frigoriferi, terminalisti portuali e retroportuali, operatori portuali, imprese portuali, retroportuali e aeroportuali. È stato inoltre membro del comitato scientifico dell'osservatorio infrastrutture, trasporti e logistica di EURISPES, ha tenuto lezioni agli studenti dell'ultimo anno della facoltà di economia marittima e dei trasporti di Genova e al Master MEMIT Università Bocconi Milano (Master in Economia e management dei trasporti, delle infrastrutture e della supply chain), ed è stato socio fondatore del Museo Nazionale dei trasporti di La Spezia. Link Sponsorizzato.



Il Nautilus

Focus

Laurea honoris causa in Management engineering a Luigi Merlo

Questa mattina l'Università del Salento ha conferito la laurea honoris causa in 'Management engineering' al Presidente di Federlogistica Luigi Merlo. La cerimonia, che si è svolta nel centro congressi del complesso Ecotekne, ha visto gli interventi del Rettore Fabio Pollice, del Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'innovazione Antonio Ficarella, della viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova, della Presidente del consiglio didattico del corso di laurea magistrale in Ingegneria industriale Maria Grazia Gnoni e del professor Gianpaolo Ghiani, docente di Ricerca operativa. «Il Dipartimento di Ingegneria dell'innovazione partecipa attivamente ad attività concernenti la gestione dei traffici portuali e la logistica», ha spiegato il professor Giuseppe Tomasicchio, docente di Costruzioni idrauliche e marittime e Idrologia, «Per questo, con il conferimento della laurea honoris causa, si è inteso onorare l'esperienza e la competenza di Luigi Merlo nel gestire e implementare, anche a livello legislativo, la gestione dei porti italiani e la logistica a essi legata, aprendo sempre nuove prospettive mirate a sviluppare il settore del trasporto delle merci». Luigi Merlo (La Spezia, 1965) ha ricoperto, tra gli altri, i ruoli di Assessore ai Porti, trasporti, infrastrutture e logistica della Regione Liguria (2005-2008); membro dei comitati portuali delle Autorità Portuali di Genova, di Savona e della Spezia; Presidente dell'Autorità Portuale di Genova (2008-15), del Retroporto di Alessandria (2008-2012) e di **Assoporti** - Associazione dei porti italiani (2012-2013); consigliere di amministrazione di Aeroporto di Genova Spa e vice Presidente di 'Rete', associazione per la collaborazione tra i porti e le città. Nominato dal Presidente della Repubblica Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, è stato inoltre componente del gruppo di lavoro del Ministro Maurizio Lupi per la riforma portuale, consigliere del Ministro Graziano Delrio per la portualità e la logistica e direttore relazioni istituzionali per l'Italia del Gruppo Msc. Nel luglio 2018 è stato eletto presidente di Federlogistica, la federazione italiana delle imprese di logistica, magazzini frigoriferi, terminalisti portuali e retroportuali, operatori portuali, imprese portuali, retroportuali e aeroportuali. È stato inoltre membro del comitato scientifico dell'osservatorio infrastrutture, trasporti e logistica di EURISPES, ha tenuto lezioni agli studenti dell'ultimo anno della facoltà di economia marittima e dei trasporti di Genova e al Master MEMIT Università Bocconi Milano (Master in Economia e management dei trasporti, delle infrastrutture e della supply chain), ed è stato socio fondatore del Museo Nazionale dei trasporti di La Spezia.



Il Nautilus

Focus

Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti - 27th CESMA general assembly - Genova, 6 maggio 2022

La 27esima assemblea generale del CESMA conferma la sempre maggiore responsabilità dei vertici di bordo, che si trovano ad affrontare la sfida delle nuove tecnologie Genova - I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo. Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del CESMA - Confederation of European Shipmasters' Associations, organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. L' assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a Genova nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che rappresenta l' Italia all' interno del CESMA. Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a Genova, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio. L' assemblea è stata aperta dai saluti del presidente USCLAC, comandante Claudio Tomei, e del comandante Dimitar Dimitrov, presidente del CESMA. Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di Genova Marco Bucci, dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera, contrammiraglio Sergio Liardo. Dopo un intervento del presidente dell' Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo, che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l' assemblea del CESMA è entrata nel vivo con i due workshop. Workshop sulle navi autonome il primo era dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare. In apertura dei lavori Michele Martelli, professore associato al DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale dell' Università di Genova, ha aggiornato sullo stato dell' arte nell' ambito della ricerca, illustrando la timeline dell' impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già 'ready to use'. Andrea Leboffe, Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome possono portare all' industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più 'da bordo a terra'



Il Nautilus

Focus

con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta di Leendert Bal, Head of Safety, Security and Surveillance dell' EMSA - European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito IMO - International Maritime Organization sulle navi senza equipaggio e le attività che l' EMSA sta portando avanti al riguardo. In chiusura Giacomo Gavarone, presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell' importanza del fattore umano. Workshop sulle navi a Lng Nel pomeriggio l' attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Lng (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop. Secondo Stefano Messina, presidente Assarmatori, 'Il gas naturale liquefatto sta passando dall' essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l' Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell' impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal MIMS nell' ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero'. 'Ma non è tutto. Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche, infatti, hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest' anno l' Unione Europea il primo importatore mondiale di GNL: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, benchmark pre-pandemico. A parte i ragionamenti sul Gas Naturale Liquefatto come combustibile alternativo per il trasporto marittimo, quindi, questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti galleggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)', ha concluso Messina. Il Capitano di Vascello (CP) Alberto Bottarel, Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto di Genova, ha poi fornito un' ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l' uso del Lng come carburante, con riferimento alle convenzioni SOLAS e STCW e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all' IGF code. Il comandante Massimo Garbarino ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Lng rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità. Giampiero De Cubellis, Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business, si è concentrato sul

Il Nautilus

Focus

processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo) in ambito navale e sulla loro disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà 'lenta ma inarrestabile'. Nel chiudere i lavori del workshop il professor Massimo Figari, anch' egli del DITEN dell' Università di Genova, ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.

Assiterminal al Compleanno

Nella foto: Il gruppo delle autorità. ROMA - L' Assiterminal, Associazione Italiana Port&Terminal Operators, ha compiuto 21 anni ed ha celebrato l' importante traguardo con un cocktail organizzato, presso la sede della Federazione del Mare, palazzo Colonna a Roma, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. Cerimonia alla quale hanno partecipato - riferisce l' associazione - oltre settanta invitati, tra i quali i rappresentanti dei ministeri: MIMS, MISE, esponenti politici e rappresentanti delle aziende aderenti all' Associazione - oltre settanta invitati, tra i quali i rappresentanti dei ministeri: MIMS, MISE, esponenti politici e rappresentanti delle aziende aderenti all' Associazione, Confindustria, Confetra, Federazione del Mare, Confitarma **Assoporti**, insieme ai segretari di FILT-CGL, FIT-CISL, e Ultrasporti e i molti presidenti di Autorità di Sistema Portuale. Il presidente Luca Becce, nell' intervento per il saluto agli ospiti, ha definito i trascorsi: 'anni davvero importanti e particolari', soffermandosi sul percorso che ha portato dalla nascita, in seguito alla frattura dell' allora mondo terminalistico, al consolidamento e alla crescita iniziata nel 2008 ad oggi. Una crescita 'non senza le difficoltà soprattutto negli ultimi anni, pensiamo alla diaspora del 2019, fase, tuttavia, che ha visto il 'rafforzamento dell' identità inclusiva, rappresentativa di tutte le modalità terminalistiche - a prescindere dall' azionariato - e di categoria industriale'. Questi i passaggi fondamentali affrontati dal presidente Becce: 'Siamo nati alla fine di gennaio del 2001, da una frattura del mondo terminalistico portuale. La frattura ha comportato che l' associazione che ci conteneva si è scissa in due tronconi: da una parte i Terminal Operator, che ha costituito Assiterminal, dall' altra parte alcuni Terminal Operator che poi ha dato vita all' associazione Assologistica'. 'Dalla frattura, un po' per volta, l' affermarsi della consapevolezza identitaria, di essere una categoria industriale e di svolgere una funzione fondamentale nella filiera della logistica'. 'Il salto di qualità è avvenuto nel 2008 iniziando quel processo di crescita che ha portato dai circa 30 associati, del 2008, agli attuali 81 associati. Nonostante gli ultimi anni siano stati difficili' - ha precisato Becce - 'nel 2019 la diaspora che ha ampliato il processo, già parzialmente in atto anche nella logistica, di trasformazione dell' associazionismo economico, sviluppando di fatto modelli aperti e trasversali accanto a altri modelli un associazionismo maggiormente caratterizzati dagli interessi di business branding'. 'Abbiamo sempre voluto affermare due concetti fondamentali. Il primo è la natura industriale della categoria perché le attività che rappresentiamo sono ad alto tasso di investimento, necessario per essere competitivi' il secondo è di rappresentare trasversalmente la categoria in tutte le sue attività diffuse'. Ha concluso Becce: 'Questa è la nostra identità che ci ha portato a crescere nonostante le fratture che ci sono state; speriamo di continuare questo percorso e di continuare ad essere sempre di più gli interlocutori che rappresentano questa autonomia,



La Gazzetta Marittima

Focus

delle proposte e di tutte le istanze a livello territoriale delle istanze alla politica'. Il ministro Enrico Giovannini rivolgendosi ad Assiterminal i propri auguri per i 21 anni trascorsi, ma anche per gli anni futuri è intervenuto sul tema della 'drammatica e insensata' guerra in Ucraina e dei cambiamenti commerciali che questa potrà portare: 'aprendo per il nostro Paese opportunità aggiuntive' - ha detto - 'perché l' Europa guarderà più a Sud, quindi, ai Balcani, all' Africa, ai Paesi arabi, al continente subsahariano. Qui il ruolo della politica nell' affrontare le emergenze ma anche nella pianificazione del futuro: 'L' idea di futuro contenuta nel PNRR, nel Piano complementare, nello scostamento di Bilancio per la Salerno-Reggio Calabria ferroviaria e per tutto quello che abbiamo messo nella legge di Bilancio per i porti, le interconnessioni ferroviarie, la messa in sicurezza del sistema autostradale e, soprattutto, gli investimenti sui retroporti e sulle ZES'. In conclusione il ministro ha annunciato nell' allegato al DEF (Documento di Economia e Finanza) un documento articolato per 'pianificazione, investimenti e riforme' - è questa - 'la mappa di dove vogliamo andare, dove sono i finanziamenti e per quali piani e riforme'. Sul piano degli investimenti: 'la legge di Bilancio ha portato da 61 miliardi a 104 miliardi di investimenti' - ha detto Giovannini - 'ma sono necessarie anche le riforme, senza le quali non recuperiamo competitività e non acceleriamo la digitalizzazione e quello di cui voi operatori avete bisogno'. Il presidente della Federazione del Mare, Mario Mattioli, aprendo gli interventi della serata ha richiamato il discorso del presidente del consiglio Mario Draghi al Parlamento Europeo: 'Il Mediterraneo è strategico non come area di confine' - detto - 'ma sul quale si affacciano Paesi giovani che guardano con entusiasmo al rapporto con l' Europa. Quindi l' Unione Europea deve costruire con i Paesi che si affacciano nel Mediterraneo un reale partenariato economico, politico e sociale. Il Mediterraneo deve essere un polo di pace, prosperità e progresso'. Il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ammiraglio Nicola Carlone ha fatto gli auguri a nome dei 10.500 donne e uomini del Corpo, augurando buon lavoro ha sottolineato l' importante ruolo svolto da Assiterminal anche in relazione alla delicatezza del momento attuale: 'siete un elemento importante della logistica' - 'siete in mezzo tra l' Autorità Marittima che guarda verso il mare e l' Autorità Portuale che guarda verso la montagna'. Concludendo: 'Avete superato la crisi pandemica e i terminal sono rimasti aperti, le navi hanno continuato ad arrivare con le merci, Assiterminal è un elemento importante di questa catena logistica e di questa economia'. Tra tutti i partecipanti, la presenza dei rappresentanti di Confindustria: Natale Mazzucca vice presidente per l' Economia del Mare, Giuseppe Mele direttore di Area, Alberto Stancanelli, MIMS, capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ammiraglio Giovanni Pettorino, consulente per la portualità del ministro Giovannini, Patrizia Scanchilli, direzione generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali del MIMS. Oltre ai direttori: Francesco Benevolo, direttore operativo RAM, Giuseppe Catalano, vertice della struttura tecnica di missione MIMS; presidenti delle Associazioni del cluster marittimo, portuale e logistico: Confitarma, Mario Mattioli, **Assoport**, Rodolfo Giampieri, The International Propeller Club nazionale, Umberto Masucci e i segretari o direttori generali. Per Assiterminal,

La Gazzetta Marittima

Focus

a fare gli onori di casa insieme al presidente Becce, Alessandro Ferrari, per Confetra: Ivano Russo e Confitarma: Luca Sisto. Presenti anche i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale Massimo Deiana (AdSP Mar di Sardegna) Francesco Di Sarcina (AdSP della Sicilia Orientale); Vincenzo Garofalo (AdSP Mar Adriatico Centrale); Mario Mega (AdSP dello Stretto di Messina), Pino Musolino (AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale) Mario Sommariva (AdSP Mar Ligure Orientale). Tra i terminalisti associati erano presenti, tra gli altri, i rappresentanti di LSCT - La Spezia Container Terminal: Alfredo Scalisi, FHP Holding portuale F2i: Alessandro Becce, MDC Terminal: Michele Giromini, CTC - Cagliari Terminal Container: Antonio Musso (Gruppo Grendi).

Marittimi ucraini e visti

GENOVA - Un emendamento al DL Ucraina, frutto del lavoro coordinato del sottosegretario Ivan Scalfarotto (Interni) con il sottosegretario Benedetto Della Vedova (Esteri), la presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, e depositato dal senatore. Mauro Maria Marino, mira a risolvere il problema dei visti di accesso ai marittimi stranieri che raggiungono le loro navi in sosta in Italia. Le difficoltà burocratiche insorte nell'ultimo semestre, avevano infatti spinto parte del naviglio internazionale a disertare la sosta sia presso i porti, sia presso i cantieri italiani a favore di altri competitor europei, come denunciato da Confindustria Nautica, che insieme a Confitarma, Assarmatori, Federagenti e la ligure Genova for Yachting ha coordinato un tavolo di confronto con le istituzioni. 'Ora che l'emendamento ha ottenuto il parere positivo delle Commissioni Finanze e Industria del Senato' - dichiara il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi - 'ci attendiamo la rapida approvazione finale nell'interesse delle economie marittime e costiere. Sono molto contento di come le istituzioni abbiano saputo fare squadra per darci una risposta tempestiva'. La questione nasceva dalla sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 5 febbraio 2020 relativa all'apposizione del timbro in uscita sui documenti di viaggio dei marittimi a bordo di navi ormeggiate in acque UE e negava il visto all'imbarco di unità che sostavano da lungo tempo e delle quali non era nota la data di partenza. Tuttavia il principio era stato esteso anche alle unità in transito temporaneo o sosta per lavori ed era attualmente applicata a macchia di leopardo.



Pioggia di premi per Fagioli

SANT' ILARIO D' ENZA (Reggio Emilia) - Fagioli - tra i leader mondiali nell' ingegneria e grandi movimentazioni - è stata protagonista degli 'SC&RA 2022 Job of the Year Awards', tra i più prestigiosi riconoscimenti internazionali nel settore del trasporto e del sollevamento eccezionale assegnati dalla SC&RA - Specialized Carriers & Rigging Association, una delle più autorevoli associazioni a livello mondiale con base negli Stati Uniti. Durante la cerimonia di premiazione tenutasi nei giorni scorsi, l' azienda emiliana si è infatti aggiudicata la vittoria in tre categorie per le proprie soluzioni ingegneristiche nell' ambito di altrettanti impegnativi progetti di trasporto e sollevamento, nel dettaglio: 'Rigging over 2 million \$': rimozione del relitto della Berkan B nel Porto di Ravenna, con l' utilizzo di tre gru cingolate a elevato potenziale di sollevamento e chiatte, con una particolare attenzione a tutti gli aspetti ambientali; 'Rigging between 750k\$ and 2 Million \$': installazione della prima sezione da 2.800 tonnellate del nuovo Ponte di San Benedetto Po, in provincia di Mantova; 'Hauling Job of the Year Under 160.000 libbres': trasporto di un trasformatore da 29 tonnellate da Vicenza alla centrale elettrica di Braulio, in provincia di Sondrio, sita sul passo dello Stelvio. La giuria del concorso ha assegnato i premi a Fagioli sulla base di numerosi criteri, tra i quali la sicurezza, l' innovazione, l' ingegnosità e la pianificazione del lavoro effettuato. «Dopo i quattro primi posti ottenuti agli ESTA Awards 2022, il team Fagioli ottiene nuovi importanti successi» ha commentato Fabio Belli, amministratore delegato di Fagioli, da poco eletto anche a presidente dell' ESTA, la più importante associazione europea per il settore dei trasporti e dei sollevamenti eccezionali. «I premi assegnati a Fagioli da due delle più importanti associazioni di categoria, uniti ai due recenti riconoscimenti ottenuti nell' ambito della quarta edizione del GIC - Giornate Italiane del Calcestruzzo, dimostrano quanto le nostre capacità ingegneristiche e operative siano apprezzate a livello mondiale, non solo nel settore di riferimento ma anche da parte dei clienti finali» ha concluso Belli.



La festa a Roma per i primi ventun anni di Assiterminal vista dalla Federazione del Mare

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 4 minuti Roma - Nella sede della Federazione del Mare, alla presenza di Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, e dell' Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, il 4 maggio si sono tenuti i festeggiamenti per i 21 anni di Assiterminal. Assieme a Luca Becce, Presidente di Assiterminal, e Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare e di Confindarma, hanno partecipato all' evento numerosi parlamentari, dirigenti del MIMS e di altri Ministeri, rappresentanti di **Assoport** insieme a molti Presidenti di Autorità di Sistema Portuale, di Confetra, di Confindustria, nonché i Segretari di FILT-CGL, FIT-CISL e Uiltrasporti. Luca Becce ha percorso la storia di Assiterminal, nata nel 2001 dalla frattura nel mondo dei terminalisti portuali e che dal 2008 ha fatto un salto di qualità e nella consapevolezza 'di essere una categoria industriale e di svolgere una funzione fondamentale nella filiera della logistica, da terra al mare e dal mare a terra, è iniziato un processo di crescita che ci ha portato dai circa 30 associati, del 2008, agli attuali 81'. 'Il ruolo di Assiterminal è molto cresciuto in questi 21 anni - ha aggiunto il Presidente di Assiterminal - e posso dire che competenza e know-how della nostra organizzazione sono ben riconosciuti dalla politica, dalla pubblica Amministrazione, in primis dal MIMS e dal Comando Generale delle Capitanerie di porto, dall' Agenzia delle Dogane, dalle Organizzazioni Sindacali nazionali di categoria, dalle altre associazioni dei trasporti. Assiterminal lavora tenendo ben presenti due concetti: - ha concluso Becce - innanzitutto la natura industriale della categoria dei terminalisti portuali le cui attività hanno bisogno di forti investimenti per essere competitive. In secondo luogo, la capacità di rappresentare trasversalmente la categoria e quindi non solo alcuni gruppi che la fornendo contributi tecnici qualificati e propositivi, nella convinzione che comunque il dialogo e il confronto sono sempre alla base delle scelte migliori'. 'Festeggiare l' anniversario di un' associazione significa celebrare un momento davvero importante - ha affermato Mario Mattioli - perché dietro a quell' associazione vi è un insieme di aziende che da un lato condividono i successi raggiunti, e dall' altro lottano insieme per superare insieme ostacoli e difficoltà. In ogni caso, per Assiterminal toccare il ventunesimo anno di attività è veramente un traguardo importante, non solo perché è la conferma della validità dell' intuizione di quei dodici terminal operators che nel gennaio 2001 decisero di dare vita a questa Associazione per dare una rappresentanza indipendente e specifica alle imprese terminaliste portuali, ma anche per la soddisfazione di aver saputo portare avanti con coraggio istanze e soluzioni dimostrando solidità, credibilità e senso di appartenenza: questa è la vera forza di una categoria. Oltre al piacere e all' onore per la Federazione del Mare di ospitare il festeggiamento di questo compleanno - ha aggiunto il



Port Logistic Press

Focus

Presidente Mattioli - sono particolarmente lieto di annunciare ufficialmente l' entrata di Assiterminal nella grande famiglia della Federazione del Mare, che sempre più è il riferimento per la blue economy del nostro Paese'. Il Presidente Mattioli ha concluso ricordando quanto affermato dal Presidente Draghi, nella sua recente visita al Parlamento europeo a Strasburgo, in merito a quale debba essere la direzione della politica europea del futuro. 'Innanzitutto, occorre dare maggiore attenzione al Mediterraneo, data la sua strategica collocazione di ponte verso l' Africa e il Medio Oriente. Non possiamo guardare al Mediterraneo soltanto come un' area di confine, su cui ergere barriere. Sul Mediterraneo si affacciano molti Paesi giovani, pronti a infondere il proprio entusiasmo nel rapporto con l' Europa. L' Unione Europea deve costruire con i Paesi che si affacciano nel Mediterraneo, come dice Draghi 'un reale partenariato non solo economico, ma anche politico e sociale. Il Mediterraneo deve essere un polo di pace, di prosperità, di progresso'. Soprattutto riguardo alla politica energetica, i paesi del Mediterraneo possono giocare un ruolo fondamentale per il futuro dell' Europa, considerando anche posizione strategica del nostro Mezzogiorno e la sua esigenza di sviluppo. Ciò è tanto più valido a seguito della guerra in Ucraina che ha mostrato la forte dipendenza di molti Paesi dalla Russia, Italia in primis dato che importa e importa circa il 40% del gas naturale dalla Russia'. L' Ammiraglio Nicola Carlone, a nome dei 10.500 donne e uomini del Corpo delle Capitanerie di Porto, nel porgere gli auguri ad Assiterminal, ha sottolineato come questi primi 21 anni di attività dell' associazione rappresentino un traguardo importante del sodalizio nato a Genova nel 2001 che è cresciuto nel tempo ed oggi conta 81 tra imprese portuali, terminal operators e stazioni marittime in tutta Italia. Le Capitanerie di Porto - Guardia costiera che si occupano del ciclo nave prevalentemente dal lato mare, 'condividono con voi le problematiche, i momenti di preoccupazione e le prospettive di sviluppo dei traffici dei nostri porti in una fase storica di grande fermento in cui alle conseguenze delle tensioni internazionali e dei rallentamenti dovuti alla pandemia si contrappongono le grandi opportunità date dai fondi del PNRR per migliorare la ricettività dei nostri porti e sostenere la grande sfida della loro sostenibilità'. Il Ministro Enrico Giovannini, nel ricollegarsi alle parole del Presidente Mattioli, ha affermato che la politica oltre ad affrontare le emergenze deve avere un' idea di futuro e ciò che il Governo sta facendo con PNRR, Piano complementare, nello scostamento di Bilancio per la Salerno-Reggio Calabria ferroviaria e legge di Bilancio, 'è un' idea di futuro perfettamente coerente con quello che il presidente Draghi ha ribadito al Parlamento europeo'. Il Ministro ha poi aggiunto che l' allegato al DEF, che verrà a breve presentato, risulta arricchito rispetto a quello dello scorso anno, grazie allo sforzo di integrazione tra le attività che il MIMS sovrintende, sulla base di pianificazione, investimenti e riforme: per quanto riguarda gli investimenti con la legge di Bilancio sono passati da 61 a 104 miliardi di euro, ma, ha detto il Ministro Giovannini, senza le riforme non è possibile recuperare competitività, accelerare la digitalizzazione e creare la sinergia di cui gli operatori hanno bisogno. Il Ministro ha concluso con gli auguri di Assiterminal non solo per questi primi 21 anni ma anche per i prossimi 'n' anni nei quali l' auspicio è di poter festeggiare insieme.

Fincantieri: impostata a Castellammare la seconda nave super lusso "Explora" per Msc crociere

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto Trieste - Castellammare di Stabia - Si è svolta oggi a Castellammare di Stabia l'impostazione di 'Explora II', la seconda di quattro navi da crociera di lusso di nuova concezione che Fincantieri sta costruendo per 'Explora Journeys'. 'Explora Journeys' è il nuovo brand di lusso della divisione crociere del Gruppo MSC. L'ordine per questa classe di navi, annunciato nel 2018, ha un valore complessivo di oltre 2 miliardi di euro. 'Explora II' verrà consegnata nel 2024 mentre l'unità capoclasse, 'Explora I', è in costruzione a Monfalcone e sarà consegnata a fine maggio 2023. Le unità avranno una stazza lorda di circa 63.900 tonnellate e saranno dotate delle più recenti tecnologie disponibili. Con 461 suite, saranno caratterizzate da un design altamente innovativo, anche sotto il profilo del comfort e del relax dei passeggeri. Con queste quattro navi, la partnership tra Fincantieri e la divisione crociere del Gruppo MSC ha raggiunto, ad oggi, un totale di otto unità: 'MSC Seaside' e 'MSC Seaview', consegnate nel 2017 e nel 2018, e le 2 navi classe Seaside Evo: la prima, 'MSC Seashore', consegnata nel 2021, e la sua gemella, 'MSC Seascape', che entrerà in servizio alla fine di quest'anno.



Porto della Spezia: incontro con padre Gianluigi Ameglio dei volontari della Stella Maris per la ripresa dell' attività

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto LA SPEZIA - Sono tornati a incontrarsi i volontari della Stella Maris, chiesa e parrocchia con sede nel Porto della Spezia, per decidere la ripresa della presenza per le azioni di volontariato a favore dei marittimi. All' incontro con padre Gianluigi Ameglio, che aveva celebrato la messa di Pasqua, su ciascuna delle due navi della Costa Crociere che stazionano ormai da due anni nel Porto e nel Golfo della Spezia, già con la partecipazione e l' assistenza dei volontari della Stella Maris spezzina, si è dunque iniziato ad organizzarsi per riavviare a pieno ritmo la preziosa opera di ascolto e di assistenza dei marittimi in transito. Ricordiamo che la Stella Maris spezzina fa parte della Federazione Nazionale Stella Maris nasce nel 2006, per volontà delle associazioni Stella Maris nei diversi porti italiani, allo scopo di creare un ente di supporto tecnico - pratico- logistico allo svolgimento delle attività e dei servizi per la Gente di Mare, consentendo a cappellani e volontari un maggior impegno pastorale, senza troppi carichi a livello burocratico. La nascita dell' ente ha consentito di avere una struttura dedicata a sviluppare attività e servizi per gli associati che nessuna associazione avrebbe potuto, individualmente, realizzare. In particolare la creazione di supporti informativi elettronici comuni e il lavoro di coordinamento degli interventi per i marittimi abbandonati.



Le AdSP possono costituire comunità energetiche Le previsione nel DL varato in Consiglio dei Ministri

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto Roma - 'L' Associazione dei porti italiani coglie con favore quanto previsto nel decreto-legge sulle politiche energetiche approvato ieri". Esordisce così il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, dopo il varo in Consiglio dei Ministro del DL in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese. La previsione inserita nel DL, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla **AdSP** un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. In questo modo le **AdSP** sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Tempestivo e molto importante, inoltre, lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all' aumento dei costi delle materie prime. Ciò per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti. 'Riteniamo fondamentale la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del Ministro Enrico Giovannini e del Governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle **AdSP** con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal Presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico. Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l' obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative,' ha concluso Rodolfo Giampieri.



Università del Salento, Laurea Honoris Causa per Luigi Merlo (Federlogistica)

Questa mattina l'Università del Salento ha conferito la laurea honoris causa in 'Management engineering' al Presidente di Federlogistica Luigi Merlo. La cerimonia, che si è svolta nel centro congressi del complesso Ecotekne, ha visto gli interventi del Rettore Fabio Pollice, del Direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'innovazione Antonio Ficarella, della viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova, della Presidente del consiglio didattico del corso di laurea magistrale in Ingegneria industriale Maria Grazia Gnoni e del professor Gianpaolo Ghiani, docente di Ricerca operativa. «Il Dipartimento di Ingegneria dell'innovazione partecipa attivamente ad attività concernenti la gestione dei traffici portuali e la logistica», ha spiegato il professor Giuseppe Tomasicchio, docente di Costruzioni idrauliche e marittime e Idrologia, «Per questo, con il conferimento della laurea honoris causa, si è inteso onorare l'esperienza e la competenza di Luigi Merlo nel gestire e implementare, anche a livello legislativo, la gestione dei porti italiani e la logistica a essi legata, aprendo sempre nuove prospettive mirate a sviluppare il settore del trasporto delle merci». Luigi Merlo (La Spezia, 1965) ha ricoperto, tra gli altri, i ruoli di Assessore ai Porti, trasporti, infrastrutture e logistica della Regione Liguria (2005-2008); membro dei comitati portuali delle Autorità Portuali di Genova, di Savona e della Spezia; Presidente dell'Autorità Portuale di Genova (2008-15), del Retroporto di Alessandria (2008-2012) e di **Assoport** - Associazione dei porti italiani (2012-2013); consigliere di amministrazione di Aeroporto di Genova Spa e vice Presidente di 'Rete', associazione per la collaborazione tra i porti e le città. Nominato dal Presidente della Repubblica Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, è stato inoltre componente del gruppo di lavoro del Ministro Maurizio Lupi per la riforma portuale, consigliere del Ministro Graziano Delrio per la portualità e la logistica e direttore relazioni istituzionali per l'Italia del Gruppo Msc. Nel luglio 2018 è stato eletto presidente di Federlogistica, la federazione italiana delle imprese di logistica, magazzini frigoriferi, terminalisti portuali e retroportuali, operatori portuali, imprese portuali, retroportuali e aeroportuali. È stato inoltre membro del comitato scientifico dell'osservatorio infrastrutture, trasporti e logistica di EURISPES, ha tenuto lezioni agli studenti dell'ultimo anno della facoltà di economia marittima e dei trasporti di Genova e al Master MEMIT Università Bocconi Milano (Master in Economia e management dei trasporti, delle infrastrutture e della supply chain), ed è stato socio fondatore del Museo Nazionale dei trasporti di La Spezia.



Costo del carburante in aumentato, l' allarme di Fedagripesca: così non andiamo avanti

Redazione Seareporter.it

Convegno a Portoferraio sullo stato di salute del settore. Il presidente Fabrizio Tistarelli: pescatori penalizzati anche dalla confusione delle norme, ogni Comune ha le sue Portoferraio, 6 maggio 2022 - Il settore della pesca è in difficoltà: il costo del carburante per le barche è aumentato del 50% rispetto ad un anno fa e questo incide per oltre la metà del costo di gestione di un peschereccio. Inoltre i rincari dell' energia hanno ulteriormente penalizzato il comparto. L' allarme è stato lanciato alla conferenza 'Le comunità di pesca e la protezione dell' ecosistema mare nell' arcipelago Toscano', organizzata oggi a Portoferraio dal Flag Costa degli Etruschi. All' iniziativa hanno partecipato l' assessore regionale all' Agricoltura Stefania Saccardi, in video collegamento, l' assessore regionale all' Ambiente Monia Monni, il presidente del Flag Costa degli Etruschi Fabrizio Pasquini, il presidente del Parco nazionale dell' Arcipelago Toscano Giampiero Sammuri, il presidente di Fedagripesca Confcooperative Fabrizio Tistarelli e il referente del settore pesca di Fedagripesca Andrea Bartoli. 'La situazione è molto complessa - il presidente di Fedagripesca Confcooperative Fabrizio Tistarelli -. Il settore è in difficoltà: i costi del gasolio per i rifornimenti delle imbarcazioni sono aumentati del 50%, i rincari dell' energia sono sotto gli occhi di tutti. Le nostre cooperative di pesca sono poi penalizzate dalle molteplici forme di limitazioni ambientali: il settore della pesca non è contro le aree protette, però bisogna far sì che il comparto sopravviva perché così non possiamo andare avanti'. Tra le criticità evidenziate anche il costo delle casse del pesce, raddoppiato in un anno (da 50 centesimi ad un euro). 'Parecchie barche - spiega Andrea Bartoli, vice presidente di Fedagripesca Confcooperative Toscana - sono costrette a restare a terra a causa dei rincari. Oppure stanno 2-3 giorni in mare per risparmiare un viaggio e limitare il consumo di carburante, ma la situazione per i pescatori è durissima'. C' è poi la questione della protezione ambientale. Secondo Bartoli , ' serve una pianificazione a livello regionale: se ogni comune impone le proprie regole, diventa tutto molto più complesso. Bisogna individuare a livello centrale le aree in cui limitare o meno la pesca. E poi c' è la necessità che il settore sia rappresentato nei comitati di gestione e nei direttivi delle aree protette: se coinvolti, possiamo dare il nostro contributo. Nessuno è contro le aree protette. Senza pesca però non vengono riforniti i mercati, i porti si svuotano, il settore della ristorazione ha problemi'.



Shipping Italy

Focus

Navi senza equipaggio: dal 2028 si punta ad avere un codice di regolamentazione internazionale

L' avvento delle unità a guida autonoma è stato al centro dei lavori della 27ma assemblea generale della Confederation of European Shipmasters Associations

Genova - Le navi senza equipaggio, dette anche Mass (maritime autonomous surface ships) sono ormai una realtà, la spinta tecnologica non si può fermare e mancano pochi anni prima di vederle diffusamente in attività in giro per il mondo. È questa la sintesi dei contenuti emersi durante la prima sessione della 27ma assemblea generale della Confederation of European Shipmasters Associations (Cesma) organizzata a Genova dal sindacato dei lavoratori marittimi Usclac - Uncdim - Smacd (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina). Quest' ultima rappresenta l' Italia all' interno dell' organismo continentale che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. Andrea Leboffe (Rina) ha spiegato alla platea di comandanti che inizialmente le navi navi unmanned (senza equipaggio) entreranno in servizio lungo rotte costiere ma poi arriveranno anche quelle le oceaniche. Le particolarità di queste unità saranno ovviamente quelle di avere meno persone a bordo (dunque costi di personale inferiori), meno spazi per gli equipaggi e quindi più volume a disposizione per il carico (o in alternativa navi più piccole). Tutto l' indotto rappresentato dalle normative internazionali e nazionali è attualmente ancora work in progress ma nel corso del prossimo decennio prenderà concretamente forma, sia a livello di Imo, che di Commissione Europea e di Stato italiano. Secondo Leboffe 'il ruolo del comandante si sta spostando dal mare a terra: se fino al 2010 ogni potere decisionale sulla conduzione delle nave era in capo al comandante, già da quell' anno il bordo ha iniziato ad agire in coordinamento con lo staff di terra mentre nel 2030 l' operatività nave sarà quasi del tutto gestita in remoto' per le unità di nuova costruzione. Anche senza o con poco personale a bordo i temi critici da affrontare non mancheranno: dal training per chi avrà il compito di 'guidare' le navi da remoto alla gestione delle emergenze a bordo senza equipaggio sul posto pronto a intervenire, per non parlare di cybersecurity. Inevitabilmente 'dovrà essere la tecnologia a prevenire e se necessario a intervenire per risolvere ogni problematica che possa emergere quando la nave si trova al largo' ha spiegato Leboffe. Il Rina, che ha già certificato un primo mezzo unmanned (un progetto ribattezzato Sand, vale a dire un' imbarcazione senza equipaggio lunga 16 metri e in grado di navigare fino a 36 nodi di velocità), è anche al lavoro per elaborare, implementare e mettere a disposizione delle nazioni interessate delle linee guida utili a legiferare e normare in futuro la presenza delle navi del futuro. Il loro layout, come già evidente guardando ad esempio la Yara Birkeland appena entrata in servizio e costruita da Vard (Fincantieri), sarà molto diverso dalle navi a cui siamo abituati, in



Shipping Italy

Focus

primis proprio perché è stato possibile eliminare tutti gli spazi tradizionalmente riservati alle cabine e alle aree pubbliche. Leendert Ball (Emsa) ha ricordato che di automazione si discute dal 1964 a livello di Imo e sottolineato che 'non si può pensare di bloccare la spinta tecnologica; dobbiamo seguire l'evoluzione del mercato trovando le normative e le condizioni di sicurezza adatte e necessarie'. Ball ha anche fornito una data spartiacque: 'L'obiettivo è di elaborare un codice obbligatorio per normare la navigazione delle navi senza equipaggio da adottare l'1 gennaio 2028'. Potrebbe essere quella insomma la data in cui avrà inizio la prossima rivoluzione del trasporto marittimo. Il sindacato italiano dei comandanti Usclac - Uncdim - Smacd presieduto da Claudio Tomei, a commento della giornata di seminari, in una nota ha riassunto gli argomenti oggetto di approfondimento dicendo che 'i comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell'avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo'.

Shipping Italy

Focus

Gavarone si tuffa nel futuro dei Rimorchiatori Riuniti a guida autonoma

Genova - Intervenedo a Genova nell' ambito della 27ma assemblea generale della Confederation of European Shipmasters Associations (Cesma) organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi Usclac - Uncdim - Smacd , Giacomo Gavarone, commercial manager del gruppo armatoriale Rimorchiatori Riuniti, nonchè nell' occasione rappresentante di Confitarma, ha parlato di navi a guida autonoma con un focus particolare particolare ovviamente sul business del rimorchio portuale. 'I miei colleghi più esperti mi raccontano che 40 anni fa i rimorchiatori avevano 8 persone di equipaggio a bordo, oggi ne abbiamo 3 su ogni rimorchiatore. In futuro saranno ancora meno? Può essere, ma non riesco onestamente a immaginare una compagnia di navigazione senza comandanti' ha detto Gavarone, aggiungendo poi: 'Se è vero che oggi, come riportano alcuni studi, il 75-95% degli incidenti in mare è causato dal fattore umano, in futuro la principale minaccia delle navi a guida autonoma sarà la cubersecurity'. Le criticità dunque non mancheranno come emerso chiaramente anche dagli altri interventi dei relatori che hanno preso parte alla stessa sessione dell' assemblea. Significativa anche la riflessione dell' armatore genovese su quanto e come le unmanned ships potranno impattare sul business del rimorchio portuale: 'Una tecnologia che consente a una nave di ormeggiare e disormeggiare da sola potrebbe ovviamente avere un impatto anche su una società come la nostra che si occupa di rimorchio e ne siamo consapevoli. Probabilmente in un futuro lontano invece che fare rimorchio portuale diventeremo più una società di salvataggio. Quasi meglio visto che staremo in attesa pronti a intervenire e guadagneremo con un giorno di lavoro più di quello che attualmente otteniamo in un anno intero'. Una battuta ironica chiaramente, ma al tempo stesso un ragionamento di lungo termine probabilmente verosimile. Gavarone nel corso del suo intervento ha ricordato come, nell' ambito dell' acquisizione (ancora da formalizzare) della società Keppel Smit Towage operativa a Singapore, farà parte del pacchetto da rilevare anche il progetto, già avviato nel recente passato, per sviluppare un rimorchiatore a guida autonoma oggetto di retrofit nel cantiere Keppel Offshore & Marine e attivo nel porto di Singapore. Si tratta del Maju 510 che, dopo avere ricevuto la notazione di classe Remote-Control Navigation dall' Abs, ha ottenuto anche quella denominata 'Autonomous' per la sua capacità di navigare in autonomia evitando collisioni e per la possibilità di timonarlo da terra tramite un joystick. 'I progetti di automazione di Keppel Smith sono stati parte del prezzo pagato per questa compagnia di Singapore; per la prima volta in una nostra acquisizione abbiamo dato un peso particolare alla tecnologia' ha raccontato ancora Gavarone, evidenziando che Keppel Smit Towage oltre a un mezzo a guida autonoma ha già sperimentato nel recente passato anche altri due tug dual-fuel Lng. Questo processo di trasformazione e innovazione tecnologica 'è un qualcosa che non possiamo fermare, che prima o dopo prenderà forma'.



Shipping Italy

Focus

Fino ad oggi tutti i progetti avviati in questo campo sono stati sostenuti finanziariamente dalle port authority locali, cosa che a Genova e in Italia nel rimorchio portuale non sta avvenendo. 'Il primo esempio è stato quello del tug Svitzer Hermond nel porto di Copenhagen (2017) per ormeggio e disormeggio autonomo con il supporto di RollsRoyce Marine, a seguire Kotug con il progetto RT Borkum a Rotterdam (prove in mare di guida autonoma), nel 2020 Posh Harvest a Singapore e Psa Polaris sempre a Singapore (2020), per poi arrivare appunto al rimorchiatore Maju 501 (2021)' ha raccontato Gavarone. Secondo il quale i driver che spingono la concezione e i test sui rimorchiatori unmanned sono sicurezza (safety), qualità (incremento delle performance), costi inferiori, sostenibilità (meno emissioni) e security (consentono di operare ad esempio in aree ad alto rischio pirateria senza mettere in pericolo personale a bordo). N.C.

Economia Trasporti

Caro-materiali da costruzione, Mims: 10 miliardi di euro per compensazioni e adeguamento prezzi

Le disposizioni di competenza del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili contenute nel decreto-legge in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese approvato dal Cdm

(Teleborsa) - Con il decreto-legge in materia di politiche energetiche nazionali e aiuti a famiglie e imprese approvato dal Consiglio dei Ministri e in via di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale sono state stanziati nuove risorse per oltre 9,5 miliardi di euro, che si aggiungono ai 470 milioni già previsti, per fronteggiare gli aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici nel 2022 e assicurare la realizzazione delle opere pubbliche e dei progetti finanziati con le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale Complementare. Tra le altre disposizioni di competenza del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) contenute nel decreto - sottolinea il Mims in una nota - figurano norme per favorire gli investimenti dei concessionari autostradali ed evitare che i maggiori costi si riflettano sui pedaggi pagati dall' utenza; un buono per incentivare l' uso dei mezzi pubblici; risorse per i servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale fino al 30 giugno 2022 necessari per la diversificazione degli orari scolastici; credito di imposta per l' autotrasporto riferito a veicoli meno inquinanti; proroga al 30 giugno 2022 per l' adozione delle linee guida sui trasporti eccezionali; e la possibilità per le Autorità di sistema portuale di costituire comunità energetiche rinnovabili. Misure per fronteggiare l' aumento dei prezzi materiali da costruzione - Al fine di assicurare la realizzazione delle opere pubbliche avviate ed evitare che le nuove gare vadano deserte a causa del caro-materiali e dell' aumento dei prezzi dei carburanti e dell' energia, le nuove norme prevedono l' aggiornamento dei prezziari, misure di compensazione per i lavori eseguiti nel 2022 e l' adeguamento ai nuovi listini dei bandi pubblicati nell' anno in corso. In particolare, per far fronte all' aumento dei costi di realizzazione delle opere, lo Stato mette a disposizione risorse complessive per circa 10 miliardi (di cui 9,5 aggiuntivi rispetto a quanto già stanziato) sia per le compensazioni, sia per le nuove gare, a cui possono accedere le stazioni appaltanti che non dispongono di risorse proprie sufficienti a compensare le imprese sulla base dei prezziari rivisti. Nel complesso sono stanziati 3 miliardi di euro per l' anno in corso, 2,55 miliardi per il 2023 e 1,5 miliardi per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026. In base a quanto previsto dal decreto-legge, le Regioni devono aggiornare i prezziari delle lavorazioni entro il 31 luglio 2022 (in caso di inadempienza interverranno gli uffici territoriali del Mims). Nelle more di questa revisione, le stazioni appaltanti possono applicare un incremento del 20% rispetto ai prezziari in vigore al 31 dicembre 2021. Per tutti i contratti aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, lo stato di avanzamento



TeleBorsa

Focus

dei lavori relativo agli interventi eseguiti e contabilizzati nell' anno 2022 viene adottato applicando gli adeguamenti sopra definiti e i maggiori importi vengono riconosciuti dalla stazione appaltante nella misura del 90%. I prezziari aggiornati dalle Regioni restano in vigore fino al 31 dicembre 2022 e potranno essere utilizzati fino al 31 marzo 2023 per i progetti a base di gara la cui approvazione sia avvenuta entro tale data. Anche per l' esecuzione dei lavori previsti negli accordi quadro e già aggiudicati alla data di entrata in vigore del decreto, le stazioni appaltanti, nei limiti delle risorse complessivamente stanziare, possono utilizzare i prezziari aggiornati. Per pagare alle imprese le compensazioni per i lavori effettuati nel 2022 le stazioni appaltanti, in primo luogo, devono utilizzare le risorse proprie, ad esempio rimodulando le somme a disposizione indicate nel quadro economico degli interventi, oppure quelle disponibili relative ad altri interventi ultimati o derivanti da ribassi d' asta. Se tali azioni non dovessero assicurare risorse sufficienti, le stazioni appaltanti possono accedere ai due fondi esistenti presso il Mims che vengono rifinanziati: il primo, pari a complessivi 1,2 miliardi di euro (la precedente dotazione era pari a 200 milioni) per le opere previste dal Pnrr, dal Piano Complementare e per quelle commissariate; il secondo, pari a 1,32 miliardi (la precedente dotazione era pari a 270 milioni) per il resto dei lavori pubblici. Per quanto riguarda, invece, i bandi che saranno pubblicati nel corso del 2022 relativi alle opere finanziate dal Pnrr e dal Piano complementare e alle opere commissariate, per far fronte ai maggiori costi risultati dall' adeguamento dei prezziari viene istituito presso il Ministero dell' Economia e delle Finanze un fondo specifico con una dotazione complessiva di 7,5 miliardi di euro (1,5 miliardi per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026). Anche in questo caso, le stazioni appaltanti possono accedere al fondo qualora non dispongano di risorse proprie sufficienti. Investimenti dei concessionari autostradali - La norma è diretta a favorire gli investimenti da parte dei concessionari, i quali possono rivedere il quadro economico del progetto esecutivo in corso di approvazione, o già approvato alla data di entrata in vigore del decreto, utilizzando i prezziari di riferimento più aggiornati, ma senza che l' incremento del valore complessivo dell' investimento possa avere ricadute sulle tariffe per l' utenza. Buono per gli abbonamenti del trasporto pubblico locale - Per incentivare l' uso dei mezzi pubblici e mitigare gli effetti del caro energia sulle famiglie, il decreto istituisce un 'buono' per gli utenti, studenti e lavoratori, dei servizi di trasporto pubblico locale, regionale, interregionale e per i servizi di trasporto ferroviario nazionale. Il buono, che può essere utilizzato per un solo acquisto, e copre fino al 100% della spesa e comunque non può superare i 60 euro, è utilizzabile per l' acquisto di abbonamenti a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al 31 dicembre 2022. Ne possono usufruire le persone fisiche che nell' anno 2021 hanno dichiarato un reddito personale non superiore a 35mila euro. L' erogazione del buono avverrà con modalità informatica. Servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale - Il decreto prevede ulteriori risorse a favore delle Regioni per assicurare fino al 30 giugno 2022 i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale legati alle esigenze delle scuole che, a causa dell' emergenza sanitaria, hanno previsto orari scaglionati per l' inizio delle lezioni fino

TeleBorsa

Focus

alla fine dell' anno scolastico in corso. Sostegni all' autotrasporto - La disposizione introdotta nel decreto-legge stabilisce che le risorse del Fondo per l' autotrasporto di 500 milioni di euro (già istituito con un precedente decreto-legge per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina) vengano utilizzate dagli operatori del settore come credito di imposta del 28% sulla spesa sostenuta per gli acquisti di carburante effettuati nel primo trimestre del 2022. Il credito di imposta è riconosciuto alle imprese di autotrasporto merci che effettuano le attività con mezzi più ecologici superiori a 7,5 tonnellate, cioè quelli appartenenti alle classi Euro 5 ed Euro 6. Porti come comunità energetiche - Per favorire la transizione energetica in ambito portuale, anche in vista dell' elettrificazione delle banchine (cold ironing), le Autorità di sistema portuale possono costituire una o più comunità energetiche per la produzione e la distribuzione di energia da fonti rinnovabili. Attraverso questo strumento, che consente di abbattere i costi per la produzione di energie rinnovabili, le Autorità sono agevolate nel promuovere il consumo di energia 'pulita' da parte delle imprese portuali o retroportuali. Trasporti eccezionali - Viene prorogato al 30 giugno 2022 il termine per l' adozione del decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili riguardante le linee guida sul trasporto eccezionale e i trasporti in condizioni di eccezionalità. La proroga del termine è volta ad evitare interruzioni dei transiti, con conseguenti blocchi delle filiere e dei cicli industriali alimentati dai manufatti trasportati. Al contempo, si prevede l' applicazione graduale della nuova disciplina per consentire agli enti proprietari o ai gestori delle strade di disporre del tempo necessario per effettuare le verifiche senza rallentamenti o ritardi nel rilascio delle autorizzazioni.

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori Trasporti Turismo

Perde Royal Caribbean Cruises sul mercato di New York

(Teleborsa) - Pressione sulla seconda più grande compagnia di crociere al mondo , che perde terreno, mostrando una discesa del 4,25%. La tendenza ad una settimana di Royal Caribbean Cruises è più fiacca rispetto all'andamento del World Luxury Index . Tale cedimento potrebbe innescare opportunità di vendita del titolo da parte del mercato. Lo status tecnico di Royal Caribbean Cruises mostra segnali di peggioramento con area di supporto fissata a 69,34 USD, mentre al rialzo l' area di resistenza è individuata a 72,39. Per la prossima seduta potremmo assistere ad un nuovo spunto ribassista con target stimato verosimilmente a 68,21.



Fincantieri, Gallia: 'Posizionamento competitivo nel settore crociere, piena ripresa nel 2023'

Trieste - Fincantieri ha "buone prospettive" e "un posizionamento competitivo nel settore crocieristico che dovrebbe registrare "la piena ripresa nel 2023". Lo ha detto il direttore generale di Fincantieri, Fabio Gallia, durante la conference call sul trimestre. L'andamento delle prenotazioni per il 2022 e il 2023, evidenzia il gruppo, è in linea con i livelli del 2019, ma a prezzi più elevati. I volumi di passeggeri dovrebbero recuperare e superare i livelli del 2019 entro la fine del 2023, con un target di 30 milioni di passeggeri, tornando ai volumi pre Covid. Fincantieri, ha indicato Gallia, vede anche possibili vantaggi per il settore navale da un budget per la difesa più elevato. La spesa globale totale per la difesa ha raggiunto 2,06 trilioni di dollari nel 2021, mostrando un tasso di crescita annuale dell' 1,8% (Cagr 2013-2021), con il budget per la difesa che dovrebbe accelerare nei prossimi anni. Mentre gli effetti al rialzo della guerra in Ucraina sul bilancio della difesa devono ancora essere determinati, il conflitto potrebbe accelerare la creazione di una difesa comune Ue.



Moby e Tirrenia, promozione per la Festa della Mamma

Tutti coloro che prenoteranno il loro viaggio da oggi all' 8 maggio sulle rotte per Sardegna, Sicilia, Isola d' Elba e Corsica insieme a un secondo adulto o a un bambino dai 4 agli 11 anni paganti avranno il 100% di sconto sulla tariffa di passaggio ponte al netto di tasse, diritti

Milano - Moby e Tirrenia celebrano la Festa della Mamma con una promozione: tutti coloro che prenoteranno il loro viaggio da oggi all' 8 maggio sulle rotte per Sardegna, Sicilia, Isola d' Elba e Corsica insieme a un secondo adulto o a un bambino dai 4 agli 11 anni paganti avranno il 100% di sconto sulla tariffa di passaggio ponte al netto di tasse, diritti e competenze (eventuali poltrone o cabine sono a pagamento). Da segnalare che con il superamento dell' emergenza pandemica riaprono tutte le aree giochi a bordo delle navi per i bambini. Lo sconto previsto per la Festa della Mamma si ottiene per le prenotazioni effettuate fino all' 8 maggio sulle partenze Moby per la Sardegna, la Corsica e Isola d' Elba e sulle partenze Tirrenia per la Sicilia per viaggi fino al 31 dicembre 2022. Per le tratte Tirrenia fra Genova e Porto Torres e viceversa dal 13 maggio al 30 settembre e sulla Civitavecchia-Olbia-Civitavecchia dal primo giugno al 30 settembre, salvo disponibilità di posti riservati all' iniziativa, nelle date in cui essa è prevista. La promozione è cumulabile con le altre in corso, a partire dalla possibilità di cambiare la data del biglietto per tutte le volte che si vuole senza penali e poterlo sospendere fino al 31 dicembre 2023 qualora i passeggeri cambiassero programmi di viaggio. Per chi prenota da oggi all' 8 maggio è previsto anche il 100% di sconto sul secondo passeggero.



Navi drone e Gnl, le sfide per il futuro dei comandanti

I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati, e anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell' avanzamento tecnologico, la loro professionalità resterà centrale

Genova - I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati, e anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo. Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del Cesma - Confederation of European Shipmasters' Associations, organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 Paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. L' assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a Genova nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi Usclac-Uncdim-Smacd (Unione sindacale Capitani Lungo corso al comando - Unione nazionale Capitani direttori di Macchina - Stato maggiore abilitato al Comando o alla Direzione di macchina), che rappresenta l' Italia all' interno del Cesma. Il sindacato Usclac conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a Genova, dove è stato fondato nel 1967, oltre a un ufficio a Viareggio. L' assemblea è stata aperta dai saluti del presidente Usclac, il comandante Claudio Tomei, e del comandante Dimitar Dimitrov, presidente del Cesma. Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di Genova Marco Bucci, dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e dal direttore marittimo della Liguria della Capitaneria di Porto-Guardia costiera, contrammiraglio Sergio Liardo. Dopo un intervento del presidente dell' Accademia italiana della Marina mercantile, Eugenio Massolo, che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l' assemblea del Cesma è entrata nel vivo con i due seminari. Il primo workshop era dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nel settore dei trasporti marittimi, fra novità tecnologiche e normative da adeguare. In apertura dei lavori Michele Martelli, professore associato al Diten - Dipartimento di Ingegneria navale dell' Università di Genova, ha aggiornato sullo stato dell' arte nell' ambito della ricerca, illustrando la timeline dell' impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già pronto all' uso. Andrea Leboffe, Naval ships Operations Manager del Rina, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome possono portare all' industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il



The Medi Telegraph

Focus

cui lavoro si sposterà sempre più da bordo a terra con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta di Leendert Bal, Head of Safety, Security and Surveillance dell' Emsa - European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito Imo - Organizzazione Marittima internazionale sulle navi senza equipaggio e le attività che l' Emsa sta portando avanti al riguardo. In chiusura Giacomo Gavarone, presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell' importanza del fattore umano. Nel pomeriggio l' attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Gnl (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop. Secondo Stefano Messina, presidente Assarmatori, "il gas naturale liquefatto sta passando dall' essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l' Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell' impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal ministero per le Infrastrutture e la mobilità sostenibile, nell' ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (Stemi), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero. Ma non è tutto. Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche infatti hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest' anno l' Unione europea il primo importatore mondiale di Gnl: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, riferimento pre-pandemico. A parte i ragionamenti sul Gnl come combustibile alternativo per il trasporto marittimo quindi, questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti galleggianti di stoccaggio e rigassificazione Frsu (Floating Regasification and Storage Unit)'. Il Capitano di Vascello (Cp) Alberto Bottarel, Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto di Genova , ha poi fornito un' ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l' uso del Gnl come carburante, con riferimento alle convenzioni Solas e Stcw e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all' Igf code. Il comandante Massimo Garbarino ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Gnl rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità. Giampiero De Cubellis, Head of Strategic Account

The Medi Telegraph

Focus

Management di Wartsila, Marine business, si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo) in ambito navale e sulla loro disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà 'lenta ma inarrestabile'. Nel chiudere i lavori del workshop il professor Massimo Figari, anch' egli del Diten dell' Università di Genova, ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.