



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 11 maggio 2022**



Prime Pagine

11/05/2022	Corriere della Sera	8
<hr/>		
11/05/2022	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
11/05/2022	Il Foglio	10
<hr/>		
11/05/2022	Il Giornale	11
<hr/>		
11/05/2022	Il Giorno	12
<hr/>		
11/05/2022	Il Manifesto	13
<hr/>		
11/05/2022	Il Mattino	14
<hr/>		
11/05/2022	Il Messaggero	15
<hr/>		
11/05/2022	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
11/05/2022	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
11/05/2022	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
11/05/2022	Il Tempo	19
<hr/>		
11/05/2022	Italia Oggi	20
<hr/>		
11/05/2022	La Nazione	21
<hr/>		
11/05/2022	La Repubblica	22
<hr/>		
11/05/2022	La Stampa	23
<hr/>		
11/05/2022	MF	24
<hr/>		

Trieste

10/05/2022	Informare	25
<hr/>		
DFDS compra la società ferroviaria tedesca primeRail		
<hr/>		

11/05/2022	La Gazzetta Marittima	26
<hr/>		
10/05/2022	Ship Mag <i>Redazione</i>	27
DFDS si ingrandisce: nuovi sviluppi per l' Autostrada del Mare che collega Trieste e Turchia		
<hr/>		
10/05/2022	Shipping Italy	28
Dfds investe nelle ferrovie a beneficio (anche) del porto di Trieste		
<hr/>		

Savona, Vado

10/05/2022	Agenparl	30
GDF SAVONA: TUTELA DEL MADE IN ITALY. DENUNCIATI DUE IMPRENDITORI PER COMMERCIALIZZAZIONE DI ELETTROPOMPE IDRAULICHE		
<hr/>		
10/05/2022	Ansa	32
Sequestrate elettropompe cinesi spacciate per made in Italy		
<hr/>		
10/05/2022	Savona News	33
Tutela del made in Italy, denunciati due imprenditori per commercializzazione di elettropompe idrauliche		
<hr/>		

Genova, Voltri

10/05/2022	Informare	34
Aggiudicato l' intervento di elettrificazione delle banchine del porto passeggeri di Genova		
<hr/>		
10/05/2022	Informazioni Marittime	35
Porto di Genova, aggiudicato l' appalto per il cold ironing		
<hr/>		
10/05/2022	Ship Mag <i>Giancarlo Barlazzi</i>	36
Cold Ironing, aggiudicata la gara nel porto di Genova		
<hr/>		
10/05/2022	Shipping Italy	37
Diga di Genova: il sindaco Bucci incontra il super-consulente Silva ma non cambia idea		
<hr/>		
10/05/2022	Shipping Italy	39
Al via i nuovi test per Terminal Bettolo ma l' Adsp di Genova dimentica i depositi costieri		
<hr/>		

Ravenna

10/05/2022	Ravenna Today	41
Energia, Ugl Emilia-Romagna: "Preoccupati per petrolchimico di Ferrara e Ravenna"		
<hr/>		
10/05/2022	Ravenna Today	43
Crociere, i sindacati: "Alle dogane mancano 29 persone, servono subito nuove assunzioni"		
<hr/>		
10/05/2022	RavennaNotizie.it <i>Redazione</i>	44
Prosegue la rassegna Ravenna Seaside Events: gli appuntamenti dell' 11 e 12 maggio		
<hr/>		
10/05/2022	ravennawebtv.it <i>Redazione</i>	45
Sindacati: Dogane, subito assunzioni per garantire crociere e operatività al porto		
<hr/>		

Livorno

10/05/2022	Corriere Marittimo	46
Interporto Vespucci /Hub farmaceutico Pharma Valley "governance pubblico-privata vincente"		
<hr/>		

10/05/2022	Corriere Marittimo	Interporto Vespucci, al via Toscana Pharma Valley, un giro d' affari da 40 mln e 120 mila posti di lavoro	48
10/05/2022	Corriere Marittimo	Logistica farmaceutica, Interporto vespucci: Marras: 'Vantaggio competitivo'	50
10/05/2022	Informare	Un nuovo polo della logistica dedicato alla farmaceutica nell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci	52
10/05/2022	Italpress	Al via entro luglio i lavori per la Toscana Pharma Valley	53
10/05/2022	La Gazzetta Marittima	Sognando la cornucopia sulla costa Toscana	55
11/05/2022	La Gazzetta Marittima	Compendio bacini, firmata la concessione	57
10/05/2022	Port News	La Pharma Valley sbarca all' Interporto	58
		<i>di Redazione Port News</i>	
10/05/2022	Regione Toscana	Logistica farmaceutica, Toscana Pharma Valley pronta ad iniziare i lavori a Livorno	61

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/05/2022	Ancona Today	Porto di Ancona, merci in crescita: +12% di traffico in tre mesi	64
10/05/2022	Ansa	Porti: Ancona e Ortona, trimestre crescita merci doppia cifra	65
10/05/2022	corriereadriatico.it	Il viavai delle supernavi da crociera: sei "toccate" in otto giorni, ieri in città 670 turisti inglesi	66
10/05/2022	Informare	Nel primo trimestre il traffico delle merci nel porto di Ancona è aumentato del +21,7%	67
10/05/2022	Informatore Navale	PORTI DI ANCONA E ORTONA, TRAFFICO MERCI IN AUMENTO NEL PRIMO TRIMESTRE 2022	68
10/05/2022	Sea Reporter	Attracca nel porto di Ancona la nave da crociera Marella Explorer 2	70
		<i>Redazione Seareporter.it</i>	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/05/2022	CivOnline	Idrovore, Cingolani: «I soldi ci sono»	71
10/05/2022	CivOnline	Civitavecchia aspetta Wonder of the Seas	75
10/05/2022	CivOnline	Collegamento ferroviario: rivoluzione in porto	76
10/05/2022	CivOnline	L' autotrasporto sale in cattedra: incontro con i ragazzi del Caboto	78

10/05/2022	La Provincia di Civitavecchia	79
Cade dallo scooter e si ferisce a un occhio		

Napoli

10/05/2022	Ansa	80
La portaerei Truman giunta nel golfo di Napoli		

10/05/2022	Ansa	81
Portaerei Usa a Napoli, sit-in Comitato pace e disarmo		

10/05/2022	Askaneews	82
De Magistris: Napoli è città pace, portaerei Truman non gradita		

10/05/2022	Ildenaro.it	83
Costa Crociere, aumentano del 50% gli scali a Napoli: in porto la nave alimentata a gas naturale liquefatto		

10/05/2022	Informatore Navale	85
COSTA TOSCANA DEBUTTA A NAPOLI		

10/05/2022	Informazioni Marittime	87
Costa Toscana debutta nel porto di Napoli		

10/05/2022	LaPresse	88
Napoli, la portaerei USA a propulsione nucleare Truman all' ombra del Vesuvio		

10/05/2022	Napoli Like	89
La portaerei Truman nel Golfo di Napoli: tanto stupore per l' imponente nave americana		

10/05/2022	Napoli Today	90
Portaerei nel porto di Napoli, de Magistris: "La nostra è una città di pace"		

10/05/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i> 91
Costa Toscana per la prima volta nel porto di Napoli		

Salerno

10/05/2022	Salerno Today	92
Droga al porto di Salerno, sette condanne ma cade l' accusa di traffico di stupefacenti		

Brindisi

10/05/2022	Brindisi Report	93
Lo Snim di Brindisi tra gli eventi internazionali della Regione Puglia		

10/05/2022	Il Nautilus	94
IL SALONE NAUTICO DI PUGLIA RICONOSCIUTO 'EVENTO INTERNAZIONALE' DALLA REGIONE PUGLIA		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

10/05/2022	Ansa	95
Porti: Agostinelli, bene il raccordo Fs alla Regione, ora sviluppo		

10/05/2022	Dire		96
<u>Gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro passa alla Regione Calabria</u>			
10/05/2022	Il Nautilus		98
<u>AdSP MTMI: passaggio di proprietà, del raccordo ferroviario al porto di Gioia Tauro, dal Corap alla Regione Calabria</u>			
10/05/2022	Informare		99
<u>Nuovo passo per sviluppare i collegamenti ferroviari del porto di Gioia Tauro con i mercati</u>			
10/05/2022	Informatore Navale		100
<u>AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Raccordo ferroviario porto di Gioia Tauro</u>			
10/05/2022	Informazioni Marittime		101
<u>Gioia Tauro, il gate ferroviario passa alla Regione Calabria</u>			
10/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Veio Benetti</i>	102
<u>Gioia Tauro: la rete ferroviaria entra in porto</u>			
10/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	103
<u>Agostinelli, accolto la decisione: il raccordo ferroviario passa alla regione</u>			
10/05/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	104
<u>Porto Gioia Tauro, il raccordo ferroviario passa da Corap alla Regione</u>			
10/05/2022	Shipping Italy		105
<u>A Gioia Tauro il raccordo ferroviario del porto potrà ora passare a Rfi</u>			

Olbia Golfo Aranci

10/05/2022	Sardinia Post		106
<u>Traghetti Delcomar non regolari per il Pm, chiesti 6 e 4 anni per padre e figlio armatori</u>			
10/05/2022	Shipping Italy		107
<u>Nel Progetto Olbia Lng previsto l' utilizzo di bettoline fino a 7.500 mc e gasiere fino a 30.000 mc</u>			

Cagliari

11/05/2022	Shipping Italy		108
<u>Inchiesta Delcomar: chieste pene molto severe per l' armatore Del Giudice e per il figlio</u>			

Focus

10/05/2022	Il Nautilus		109
<u>Allianz: le perdite nel settore del trasporto marittimo diminuiscono, ma guerre, costi delle grandi navi e problemi relativi alla sostenibilità confondono le acque</u>			
10/05/2022	Informare		114
<u>Ancora in territorio fortemente negativo i risultati finanziari del gruppo crocieristico NCLH</u>			
10/05/2022	Informatore Navale		116
<u>Allianz Safety & Shipping Review 2022</u>			
10/05/2022	Informazioni Marittime		121
<u>Navi più sicure, marittimi più stressati</u>			

10/05/2022	La Gazzetta Marittima	122
<hr/>		
10/05/2022	La Gazzetta Marittima	123
<hr/>		
11/05/2022	La Gazzetta Marittima	125
<hr/>		
11/05/2022	La Gazzetta Marittima	126
<hr/>		
11/05/2022	La Gazzetta Marittima	128
<hr/>		
10/05/2022	Padova Oggi	129
<hr/>		
10/05/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i> 131
<hr/>		
10/05/2022	TeleBorsa	132
<hr/>		
10/05/2022	TeleBorsa	133
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 29/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

VALMORA
ACQUA MINERALE
ACQUA UFFICIALE
INTERNAZIONALI BNL D'ITALIA



Social
Musk: Trump via da Twitter è un errore da rimuovere
di Massimo Gaggi
a pagina 19



Domani gratis
Tornare in forma per l'estate
di Luigi Ripamonti
a pagina 29

VALMORA
ACQUA MINERALE
ACQUA UFFICIALE
INTERNAZIONALI BNL D'ITALIA

La guerra Roma invia altri soldati e armi per aiutare l'Ucraina. Scontro sul gas, la Russia mette a rischio le forniture

«Putin non ci ha divisi»

Incontro Biden-Drighi. Il premier: Italia ed Europa per la pace. Il leader Usa: hai unito Ue e Nato

LE PAROLE IMPORTANTI

di Antonio Polito

«**Q**ual è il nostro obiettivo di fronte alla decisione unilaterale della Russia di invadere l'Ucraina e attaccare il suo popolo? Fermare questa guerra il più presto possibile. Fare tutto il possibile per assicurare che l'Ucraina possa alla fine resistere e che la Russia non vinca mai. Per preservare la pace nel resto del continente europeo ed evitare qualsiasi escalation».

Come non essere d'accordo con Macron? Ha ribadito l'altro giorno a Strasburgo la scelta di campo dell'Unione europea e dell'alleanza occidentale che sta aiutando Kiev a difendersi. Però, qui e là, nell'incredibile frastuono che sta diventando il dibattito pubblico in Italia, le parole di Macron sono diventate: «Mosca ora non va umiliata». Oppure «La pace non si ottiene umiliando Mosca». Presentate come se fossero una chiara presa di distanza dal resto dei Paesi occidentali. Da che cosa nasce questo ennesimo equivoco?

Riprendiamo il testo integrale di Macron: «Per sostenere l'Ucraina abbiamo adottato sanzioni senza precedenti... abbiamo mobilitato risorse militari, finanziarie e umanitarie... stiamo lottando e lotteremo contro l'impunità per gli indicibili crimini commessi dalla Russia in Ucraina».

continua a pagina 32



Il premier italiano Mario Draghi (74 anni) con il presidente degli Usa Joe Biden (79) nello Studio Ovale della Casa Bianca

di Marco Galluzzo, Giuseppe Sarcina e Fiorenza Sarzani

«**P**utin puntava a dividerci ma ha fallito»: Mario Draghi e Joe Biden concordano sulle cause della guerra in Ucraina. Il premier in visita alla Casa Bianca ha sottolineato che l'Unione europea vuole la pace. E ribadito la necessità di «utilizzare ogni canale per raggiungere, per un cessate il fuoco e l'avvio di negoziati credibili». Emergenza energetica, la Russia mette a rischio le forniture. Roma invia armi e soldati per aiutare Kiev.

da pagina 2 a pagina 13
Fasano, Serafini, Soave

VIA LIBERA ALLE IMPORTAZIONI PARALLELE

Caccia alle merci all'estero Mosca torna agli anni '90

di Marco Imarisio

a pagina 11

PRIMO PIANO

LO SCONTRO NEL DONBASS

«Vagone frigo con i cadaveri dei soldati russi»

di Lorenzo Cremonesi

I cadaveri dei soldati russi morti al fronte «asciati in vagoni frigo» dopo la ritirata dal Donbass.

a pagina 8

IL SENATORE FILO-ZAR

«Commissione da sciogliere» Cade Petrocelli

di Giuseppe Alberto Falci

Sì allo scioglimento della commissione Esteri e Vito Petrocelli, senatore filo-Putin, è fuori.

a pagina 13

IL DISCORSO IN PARLAMENTO

Carlo al posto di Elisabetta: la prima volta da reggente

di Luigi Ippolito

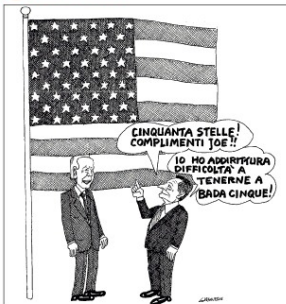


Carlo segue la corona imperiale

La regina Elisabetta non ha potuto rivolgere al Parlamento il discorso della corona per motivi di salute. Non accadeva dal 1963, quando fu fermata dalla nascita del principe Edoardo. Il trono è assente. Il seggio della regina è stato rimosso dalla Camera dei Lord: al suo posto, la corona adagiata su un cuscino. Il discorso è stato pronunciato dall'erede al trono, il principe Carlo.

a pagina 18

GIANNELLI



Economia I dati della Banca d'Italia e dell'Istat I tassi dei mutui sulla casa superano il 2 per cento: non succedeva dal 2019

di Andrea Ducci

Allarme di Bankitalia anche per il mercato immobiliare. Nell'ultimo mese i finanziamenti a tasso fisso sono saliti di mezzo punto superando il 2%, mentre rispetto al 2021 l'aumento medio è di 200 centesimi. Un rialzo così non si verificava da tre anni.

a pagina 37

MAXI-RISARCIMENTO

«Non vista la Sla, tolti 20 anni di vita»

di Luigi Ferrarella

Sì la diagnostica in ritardo: maxi-risarcimento.

a pagina 20

PAOLO CIRINO POMICINO

IL GRANDE INGANNO

PREFAZIONE DI FERRUCCIO DE BORTOLI

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

EDIZIONI LINDAU

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Molestare, oggi

Se tante ragazze di Rimini e Torino sostengono di essere state molestate durante l'adunata degli alpini e la festa dell'Eurovision, non si può liquidare la denuncia come un'esagerazione o attribuirne la responsabilità a fantomatici infiltrati. Per una volta sarebbe bello uscire dal solito schema corporativo che porta a difendere a testuggine la categoria di appartenenza: alpini, ballerini, maschi intrappati in qualche clan da stadio o da osteria. Senza alcuna pretesa di moralismo, agli uomini con un serio deficit di educazione sentimentale potrebbe essere utile un breve prontuario per adeguarsi alla sensibilità mutata del tempo in cui tocca loro vivere, che non è più il Paleolitico e neanche il Novecento.

Se, come a Rimini, fermi una sconosciuta

per strada e le chiedi a che ora aprono le sue gambe, non la stai corteggiando, la stai molestando. Se, come a Torino, le tocchi il sedere mentre ti passa davanti, non la stai corteggiando, la stai molestando. Se, come a Torino, le dici: dai, non ti offendere e fai la carina con me, non la stai corteggiando, la stai molestando. Se, come a Rimini, ti metti di traverso per impedirle di passare e intanto le gridi «Ehi, bella f...», muovi la lingua come se avessi in bocca un gelato e fai il verso del cane, non la stai corteggiando, la stai molestando. Insomma, ogni volta che le tue parole e i tuoi gesti esprimono un senso di possesso, non la stai corteggiando. La stai molestando. Per quanto in branco tu ti creda assolto, direbbe De André (con quel che segue).

MAK
DESIGN & PASSION

www.makwheels.it

20511
 Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.O.M. Milano
 9 7711 20 498008



Un anno non è bastato: la Consulta dà tempo al Parlamento fino all'8.11 per la legge sull'ergastolo ostativo. E ora tutti a commemorare Giovanni Falcone



Mercoledì 11 maggio 2022 - Anno 14 - n° 128
 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 "Casamonia"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CASA BIANCA "Buon amico, grande alleato"
Biden loda Draghi:
"Hai unito Nato e Ue"

Il presidente del Consiglio dal presidente Usa per un'ora prova a proporre la linea della pace, ma la risposta è netta: "Non ci sono segnali diplomatici da Mosca". E poi discutono di sanzioni e sicurezza alimentare

○ MARRA A PAG. 2 - 3



LITE CON GAZPROM
Kiev chiude uno
dei 2 gasdotti
russi verso la Ue



○ BORZI A PAG. 2 - 3

IL PRANZO SENZA PACE
Conte e Letta
divisi da armi
e inceneritore



○ DE CAROLIS A PAG. 8

Aggressori e aggrediti

» Marco Travaglio

Dal 24 febbraio non puoi dire nulla sulla Russia e l'Ucraina senza che il bimboimonia di turno t'interrompa per ricordarti col ditino alzato che "c'è un aggressore e un aggredito", come se tu l'avessi mai negato o messo in dubbio. Purtroppo la constatazione di chi ha fatto cosa, degna di Max Catalano, non vale più quando, dalla tragica guerra ucraina, si passa alle tragicomiche guerricchie di casa nostra. Orsini, com'è noto, si censura da solo per fare il martire. Poi c'è Bianca Berlinguer. Prima di invitarlo, viene pressata giorno e notte da Fuortes perché conduca *Carta Bianca* per un'altra stagione. Poi apprende che Fuortes ha incontrato a Palazzo Chigi il duo Garofoli-Funiciello, braccio destro e sinistro di Draghi, scoperto che "il talk non è la forma ideale per l'approfondimento" e deciso di chiudere *Carta Bianca*. Il *Foglio* spiega perché: "Dietro la sfida tra Draghi e la Rai c'è l'informazione, che non torna, in particolare chi invita Orsini e Nadana Fridrikhson", cioè la Berlinguer. Il premier, nei giorni del Covid a Città della Pieve, ha visto *Carta Bianca* ed è inorridito perché dà spazio a chi lo critica. Allora i suoi giannizzeri hanno disegnato "la nuova Rai" in un "documento del governo", con "linee guida" che prevedono "la fine dei talk". Cioè dell'unico talk di prima serata rimasto in Rai: *Carta Bianca*. Quelli di Annunziata e Vespa "sono confermati", mentre Bianca verrà confinata "in una striscia pomeridiana".

L'indomani il *Fatto* dà notizia della chiusura di *Carta Bianca* dopo il vertice Fuortes-Garofoli&Funiciello, senza ricevere smentite dalla Rai né da Garofoli&Funiciello. La Rai invia un pizzino tramite *Rep*: "Berlinguer cambi format o è fuori". Cioè smetta di invitare ospiti sgraditi alla Nato, dunque a Draghi, dunque a Fuortes, che per *Rep* sono "ricinducibili ad apparati russi" (quali? chi? quando? de che? boh). Invece la guerra del governo e dunque della Rai a *Carta Bianca* è un "braccio di ferro" tra il giornalista che fa quello che è pagato per fare e i suoi capi che fanno quello che non potrebbero fare. E la colpa è di Conte che la difende: "Si erge a scudo umano" (*Rep*). "Vuole decidere direttori e conduttori Rai? A che titolo? Basta diktat di Casolino" (Anzaldi, Iv). Anzi, è colpa della Berlinguer che si separa da sola perché "sogna il 'Premio epurato d'oro'" (*Foglio*). Ieri, l'apoteosi. Il *Foglio* informa che "è una formidabile stupidaggine scrivere che si sarebbe addirittura un mandato del governo per silenziare *Carta Bianca* o dire ancora che Fuortes è stato chiamato a Palazzo Chigi per cacciarla". E chi avrà mai scritto le formidabili stupidaggini? Il *Foglio*. Quello che insegna agli altri chi ha aggredito chi e non sa neppure chi ha scritto cosa.

DENUNCIA DONINI (STATO-REGIONI): "4 MLD PER COVID E VACCINI NON RIMBORSATI"

"Per la sanità non hanno soldi, ma per le armi sì"

"TRADITE LE PROMESSE"
 "IL GOVERNO DICEVA: MAI PIÙ TAGLI. ORA SERVONO FONDI SU PERSONALE, LISTE D'ATTESA E CARO ENERGIA"

○ CALAPÀ E RONCHETTI A PAG. 6 - 7

PARIGI&PECHINO: CESSATE IL FUOCO
Si muovono Macron e Xi:
"Promotori per la pace"

○ GRAMAGLIA A PAG. 4 - 5

» UNA GIORNATA A ROMA

Vita da cinghiali: rifiuti, quasi spritz e sceriffi fai da te

» Tommaso Rodano

Non c'è più trippa. Il cinghiale romano, dopo lustri di indisturbata ed erratica frequentazione della città eterna, entra a zampe pari nella sua era pandemica.
 SEQUE A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- **Monaco** La caricatura dei dissidenti a pag. 11
- **Gomez** Politici, tacete su Falcone a pag. 11
- **Robecchi** I buttafuori del Copasir a pag. 11
- **Montanari** L'altra caccia allo Strega a pag. 6
- **Bizzarri** Covid, la strage collaterale a pag. 17
- **Luttazzi** Il libro spaventa il Mossad a pag. 10

ORGANIZZATORE DI PARTITO

Salvini riesuma l'imputato Siri

○ SALVINI A PAG. 9



La cattiveria

Rimini, battute sessiste e palpeggiamenti al raduno nazionale degli Alpini. Sembrava una convention di Forza Italia

WWW.SPINOZA.IT

E DRAGHI SI BARCAMENA

Pd&destre tentano di salvare i balneari, ma il M5S fa muro

○ DE RIBERTIS A PAG. 8



"UOMINI SENZA ARTE"

Lewis stronca tutti: "Hemingway buce Joyce scimmia..."

○ TAGLIABUE A PAG. 18



IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 3509/2003 Conv. L. 4/2/2004 - art. 1, comma 1, lettera B) - Poste Italiane - Sped. in Abb. Postale - DL 3509/2003 Conv. L. 4/2/2004 - art. 1, comma 1, lettera B) - Poste Italiane



ANNO XXVII NUMERO 110

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 2022 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 7 + € 8,00 "IL MONDO DOPO PUTIN"

Perché il successo dell'incontro tra Draghi e Biden offre carburante al partito della resa. Come combattere i nuovi nemici interni dell'occidente

All'indomani dell'incontro tra Joe Biden e Mario Draghi, l'impressione che se ne ricava è che il vero problema politico che dovrà affrontare con urgenza il presidente del Consiglio al suo ritorno in Italia ha a che fare con il successo stesso della sua missione a Washington...

sostenitori di questa tesi appartengono a un fronte trasversale che si muove in modo compatto con un obiettivo ormai esplicito e condiviso. Primo: dimostrare che quella combattuta dal presidente Zelensky è una guerra per procura, combattuta cioè non grazie al sostegno degli americani ma al posto degli americani.

representati naturalmente da Biden, e gli Stati Uniti d'Europa, rappresentati ieri alla Casa Bianca dall'Italia di Mario Draghi, un allineamento relativo al ruolo della Nato nella guerra contro Putin, relativo al dovere dell'occidente di non retrocedere sulle sanzioni alla Russia, relativo al valore della resistenza dell'Ucraina nella lotta contro i nemici della democrazia liberale, relativo alla grande opportunità che ha l'Italia nell'essere un paese chiave all'interno delle nuove rotte dell'approvvigionamento energetico dell'Europa, e all'alignement che diventa difficile da accettare se si sceglie di seguirlo una linea assoddata negli ultimi giorni da un pezzo non irrilevante dalla classe dirigente italiana: la manipolazione sistematica della realtà per inchiodare l'occidente alle sue

responsabilità nella guerra in corso. E così succede che molti politici (non solo Salvini) e molti giornali italiani (praticamente tutti) scelgono di deformare il pensiero di Emmanuel Macron arrivando a sostenere che il presidente francese due giorni fa nel suo discorso a Strasburgo abbia detto che per arrivare alla pace "non si può umiliare Putin" lasciando intendere che ci sia qualcuno che in occasione voglia umiliare Putin (fino a due mesi fa, lo ricorderete, l'errore dell'occidente era quello di voler aiutare l'Ucraina a resistere contro un nemico invincibile, oggi l'errore dell'occidente è quello di voler inferire su un nemico diventato improvvisamente vulnerabile) e lasciando intendere che la Francia voglia disallinearsi dagli alleati della Nato.

Dalla Russia a Spinaceto

Dmitry e i suoi fratelli: la vita delle trenta spie espulse da Roma

Depistaggi, incontri in periferia, relazioni con politica e imprese: la tela romana degli O07 di Mosca

Le tracce degli ex Kgb

Roma. Con le famiglie, mogli e figli, la sera frequentavano i locali del centro: pizza, sushi, drink. Per lavoro, di notte, cercavano di far perdere le loro tracce nella tentacolare e anonima periferia romana. Sulla Preneestina, come a Tomba di Nerone. Spingendosi anche più lontano. Fino alla provincia, e oltre, in giro per il Lazio. Conoscivano la capitale, sapevano di essere pedinati. Da anni avevano ottenuto il passaporto diplomatico e le conseguenti immunità in qualità di consiglieri, addetti militari, primi e secondi segretari, vicepresidenti di aziende commerciali o semplici addetti dell'ambasciata. In realtà, i trenta diplomatici espulsi dal governo italiano lo scorso 5 aprile erano, come è noto, spie. La maggior parte di loro, venti, proveniva dai servizi segreti esteri (Sv), i restanti erano divisi fra le tigris del Gru, l'intelligence militare, e l'Fsb, gli O07 del Cremlino, eredi del Kgb sovietiano. Per conto di Mosca cercavano informazioni segrete su tre ambiti: commerciale, militare e politico. Attività ritenute "ostili" dai nostri apparati di controspionaggio, brava parola, spiazione dell'Asis, l'agenzia guidata da Mario Parente. Secondo quanto risulta al Foglio, a capo della lista delle trenta spie sottocoperta un ruolo centrale per gerarchia era riservato al secondo colonnello dell'Aeronautica Dmitry Stolyarov, passaporto diplomatico di lunga data, accreditato sempre rinnovato dalla Farnesina ogni due anni. Il militare frequentava l'Italia da oltre dieci anni. Ne parla con toni elogiativi già nel 2009 la rivista l'Alpino, a proposito della commemorazione della battaglia di Nikolavka. Da quando lo scorso 5 aprile, a un mese e dieci giorni dall'inizio dell'invasione dell'Ucraina, il governo Draghi decide di espellere i trenta diplomatici russi compie una scelta politica, quella di espellere altri paesi europei. Quel giorno il ministro degli Esteri Luigi Di Maio si trova in missione a Bruxelles. La lista con i nomi dei cittadini russi non graditi viene consegnata dal segretario generale della Farnesina Ettore Sequi all'ambasciatore russo Sergey Razov. E' un martedì. Le spie avranno otto giorni per lasciare l'Italia. Pena: la perdita del passaporto e dell'immunità. Ma quali tracce hanno lasciato gli O07 venuti dall'est? (Continuati segue nell'inserimento IV)

Europeismo e atlantismo. Un gran patto per armare la democrazia

Draghi con Biden. Dopo l'Italia della "seta" e della "vodka" si torna atlantisti. Conseguenze

Il blocco dei porti è il primo grande risultato russo. E non è una minaccia soltanto per Kyiv

La proposta di Macron è vaga, ma vogliamo credere nell'Europa. Parla il consigliere di Zelensky

Catturare il pensiero medio con simboli invariabili. La parola di Putin decifrata con Balzac

Roma. Siamo tornati atlantisti e Mario Draghi per Joe Biden "buono come un uovo" e "buono come un pane" ha unito l'Europa e la Nato, il "benvenuto amico e grande alleato". Siamo a favore dell'invio delle armi in Ucraina ma per Draghi "dobbiamo pensare a cosa possiamo fare per portare la pace e mettere fine a violenze e massacri". Siamo l'occidente riavvolto alla Casa Bianca, l'Italia che prima era vicina all'America ma ora "ancora più vicina". E infatti Mario Draghi, di fronte al presidente americano non era "little premier" e non si è presentato per prendere ordini "dallo zio Sam", questa idea scorporata propagandata dai nuovi procuratori di Putin, quelli che dicono che "si sa che noi siamo i camerieri di Biden" nient'altro che la "loro colonia white stripes". Alle 17,10, ora italiana, l'esercito dei premier è allertato a Washington per la prima sua visita da visita in America. Su Twitter, che oggi sarebbe lo sky di Volare, il più bifronte che promette Elon Musk, "E' un'idea stupida, salutare Draghi perché "non vedo l'ora di riaffermare l'amlicia e la forte collaborazione tra le nostre due nazioni e di discutere il nostro continuo sostegno all'Ucraina". Si scrive ogni ora di sfioro orario pochi minuti dopo il saluto, le brevi dichiarazioni alla stampa, concordate da Biden e Draghi, lontanissimi da quella porta, quella del studio ovale, che è lontana pure per chi è vicino. La novità è che dopo i giorni della seta e della vodka, gli esecutivi italiani delle bevute ideologiche con Putin e Xi, si cena adesso a base di atlantismo europeo, lebo delo della tradizione: si mangia a Parigi, Roma, Londra e Berlino, Madrid, Atene. Sicuti come due vecchi compagni di college, con dietro un camino spegno, Biden e Draghi hanno acceso la fiammella italo-americana-europea: "La vostra cooperazione è fondamentale". Diceva Biden e Draghi: "La vostra cooperazione è fondamentale". (Continuati segue nell'inserimento IV)

Roma. La Crimea è uno dei posti che l'esercito russo riesce ancora a rifornire con agilità sufficiente e, nella fase della guerra che si sta delineando, la penisola inizia a occupare un ruolo importante per la strategia russa. Le immagini satellitari mostrano che nelle ultime settimane il numero di strutture missilistiche schierate sulla Crimea è aumentato e proprio dalla Crimea sono partiti alcuni degli attacchi contro la città portuale di Odesa che si affaccia sul Mar Nero. Mosca sta intensificando l'aggressività contro Odesa, che da terra è protetta dall'esercito ucraino che resiste nella regione di Mykolajiv, ma rimane esposta ad attacchi dal mare, dalla Crimea, che diviene il porto di partenza di due mari ucraini, Mar Nero e Mare d'Azov - e della Transnistria, l'enclave filorusa nella regione della Moldavia che, secondo l'intelligence americana, la Russia vuole coinvolgere nella guerra. La pressione su Odesa ha stravolto tutto il Mar Nero e da settimane i russi stanno bombardando i porti ucraini sono bloccati: i bombardamenti russi non permettono che i porti funzionino regolarmente e le navi mercantili non possono né arrivare né partire. Odesa è il porto ucraino più importante e la guerra sta bloccando milioni di tonnellate di grano e di mais stipate nei silos che dovrebbero essere portate in tutto il mondo. (Fotografie segue nell'inserimento III)

Roma. La contrapposizione del mondo vista da una lettera di mezzo. Di là Putin con la sua parata assurda. Di là, la nuova Europa evocata da Macron a Strasburgo. Tutto in poche ore. Un 9 maggio sospeso, per l'Ucraina che sta a tutta faglia. "Noi in verità la nostra scelta l'abbiamo fatta, ed è proprio per questo che Mosca vuole annientarci. E dunque speriamo che l'Europa non ci deluda". Parla senza concessioni alla cortesia di prammatica, Oleksander Merzhko. "Ho capito che funziona meglio la chiavetta di plastica, schizza. Lo ha capito, questo parlamentare ucraino cinquequante, il presidente della commissione Esteri della Rada, compagno di partito e amico fidato di Volodymyr Zelensky, nel corso degli incontri istituzionali avuti con le varie delegazioni di governo europeo. "Ma resta comunque il fatto che noi vogliamo vivere, la nostra prospettiva di prosperità e sicurezza". E capisco, il presidente della Confederazione lanciata da Macron, vi convince? "Da studioso di diritto internazionale, la vedo come qualcosa di assai vago e instabile. Ritengo convinto che Bruxelles potrebbe assicurarsi un ingresso nell'Unione nel giro di un paio d'anni. Ma è comunque un passo in direzione della meta e dunque se questo è il senso segnato, per cortesia". (Fotografie segue nell'inserimento III)

La parata del 9 maggio sulla Piazza Rossa di Mosca, un fucile a colpo in diretta, affascinante e terribile, ha mostrato il retroterra magnetico della guerra condotta con le armi pesanti. Putin e il suo regime per una giornata sopra e ultrapopolito, al di là di un breve e insignificante inizio, si sono identificati con l'insimile protocolare della celebrazione della Vittoria contro il nazismo, la parata tra le cipolle di San Basilio e le Torri del Cremlino, con le sue linee geometriche perfette, i suoi marciatori cingolati e le folle al passo mobile, le musiche bandistiche e gli inni e i colori e le onorificenze e gli handiere, i simboli di granito e di fiamma incisi dai fiori rossi, primo fra tutti i simboli quello del corteo degli Immortali in cui ciascuno sfilava con la fotografia del suo avo morto in guerra (e Putin sfilava con la fotografia del padre di Spiridonov, in un quadro perfettamente doctoevskiano). Tutto questo, riadattato e blandamente laicizzato, viene dalla tradizione sovietica e da quella italiana e sovietica e da quella francese. Oltretutto la spudenda pulizia dell'Ermitage a San Pietroburgo a ospitare la militarizzazione aristocratica del pensiero e della coscienza a favore della guerra è del resto un fenomeno. Oltre alla sfilata dei morti accanto ai vivi, la continuità della spinta intesa come Resurrezione, colpita la sovrana indifferenza con cui il capo, dopo Lenin e Stalino, si era mosso, rendeva omaggio con un fiore alla città martire di Kyiv o alla fatale Odesa, luoghi che sta martirizzando a colpi di bombe. Il celebrativismo grande russo è sovietico e un caso di mesmerismo, dal nome di Franz Anton Mesmer, il medico tedesco del Settecento che inventò una oscura cura se questo è il senso segnato, per cortesia". (Fotografie segue nell'inserimento III)

Gran Torino

Gli anziani, la povertà, il calo demografico. Ma con l'Eurovision la città ritrova fiducia e slancio

Lei, Torino, la città dell'Eurovision Song Contest (Esc), splende. L'alcampato sotto i portici, le periferie Po 25, dove nate e ha abitato da piccola. Sono sempre case di ringhiera, di CLAUDIO GUINTA

Contro la guerra lunga

Biden allarga e velocizza il sostegno all'Ucraina con una rara legge bipartisan

Milano. Joe Biden, presidente americano, ha firmato la legge che permette di velocizzare il processo di fornitura di armi all'Ucraina. Si chiama Ukraine Democracy Defense Lend-Lease Act of 2022 ed è l'aggiornamento della legge che Franklin D. Roosevelt firmò nel 1941; serviva per sostenere in Europa la guerra contro il nazismo e parte di quel sostegno finì naturalmente anche all'Unione sovietica, difesa dai nazisti. Oggi la guerra di invasione dell'Ucraina contro l'aggressore russo. Il momento della firma nello Studio ovale è stato molto simbolico - era presente anche il deputato democratico Elissa Slotkin, che è nata in Ucraina - e Biden ha detto: "Gli ucraini combattono ogni giorno per la sopravvivenza. Il costo di questa battaglia non è basso, ma capitolare davanti all'aggressione è ancora più costoso". Il presidente Biden ha ribaltato il principio dell'inertza che pure aveva caratterizzato anche parte del suo operato, ancor più quando era vicepresidente dell'Amministrazione Obama: non fare nulla per difendere gli alleati e i valori in comune costa. E questo ribaltamento è stato sancito da una procedura legislativa. Il Lend Lease Act è stato votato all'unanimità al Senato e a probissima maggioranza al Congresso. (Professista segue nell'inserimento III)

Nella controffensiva

Mine, bombe, cadaveri russi: il metodo di Putin per seappare. A Tsyrykny, sobborgo di Kharkiv

Tsyrykny, Kharkiv. Tsyrykny doveva essere un sobborgo per benestanti che preferiscono la villa con giardino a un passo dalla metropoli. Kharkiv aveva un milione e mezzo di abitanti prima della guerra) rispetto a un appartamento più piccolo e in mezzo al traffico. Oggi per arrivare a Tsyrykny si incontrano un distributore di benzina bombardato, un cannone e cinque carri armati russi carbonizzati, un altro abbandonato, una berlina scura senza le ruote con la "Z" scritta sulla portiera anteriore, una macchina che aveva due civili a bordo ed è saltata sulle mine e un cane scavando contro un pilone della luce di un'esplosione. Gli ucraini hanno detto che ritrovano i cadaveri russi ovunque non portano via i corpi dei loro soldati. I russi sono arrivati a Tsyrykny il primo giorno dell'invasione, la sera del 24 febbraio, e sono scappati subito dopo. "Sai cosa significa aver avuto l'occasione di andarsene, e non averlo fatto? Anche senza il rimbombo dell'artiglieria non sarei riuscito a dormire una notte", dice Anastasya, che ha vissuto in cantina con il marito, le due figlie e i suoi cani di razza. La mattina del 24 è andata in cucina per preparare i pancake alle ragazze e ha acceso la televisione. "Sapevo che era cominciata la guerra, che casa mia è vicina ai confini, ho sperato di avere il tempo di trovare una soluzione intelligente e ho sbagliato". (Sala segue nell'inserimento III)

Pasticcio embargo

Il sestato round di sanzioni ci sarà ma l'unità europea vacilla. Non solo per l'ostilità di Orbán

Bruxelles. Il secondo pacchetto di sanzioni dell'Unione europea contro la Russia, presentato una settimana fa dalla Commissione e non ancora approvato, si sta trasformando in un gran pasticcio. Lo stallo sull'embargo sui petroli e altre misure dimostra che alcuni stati membri - l'Ungheria soprattutto - non sono pronti a pagare un prezzo, nemmeno scottato, per togliere a Vladimir Putin le risorse finanziarie per la sua guerra contro l'Ucraina. Nel frattempo, visto il periodo trascorso tra la fuga di notizie sui contenuti del pacchetto e la sua approvazione, gli oligarchi e le società russe che dovevano finire nelle liste nere dell'Ue dal patriarcato di Mosca Kirill alla banca Sberbank) avranno avuto il tempo di trasferire i loro soldi o i titoli di proprietà. Il ministro francese per gli Affari europei, Clement Beaune, ieri ha detto che "si può avere un accordo entro la settimana", è solo "una questione di giorni". Tra connessioni a Viktor Orbán e sanzioni toglie dal pacchetto, un'intesa ci sarà. Ma la divisione sempre negli ultimi sette giorni non sono di buon auspicio per le scelte che l'Ue sarà chiamata a fare nello scenario di una guerra lunga e cruenta. La slancatezza del contratto e il rallentamento della crescita stanno già spingendo alcuni attori economici a chiedere un ritorno alla normalità. (Clement Beaune segue nell'inserimento III)

Andrea's Version

La guerra lampo, la resistenza degli ucraini, cioè niente guerra lampo, l'affondamento della Moska, gli aiuti euro-americani, Odesa si vedrà, il Donbas sulla corda, le perdite in battaglia, le famiglie russe colpite, quindi sull'orto di qualche manifestazione molto tenuta, la scoperta di un esercito convenzionale vecchio, inadeguato, di armi obsolete, la fretta russa perché i suoi tecnici inventino armi più moderne e più micidiali, per chi altrimenti può far conto solamente su un arsenale nucleare, il quale spaventa in primis chi lo evoca. Ops. E i tecnici russi, abbli come sono, lavando dentro a qualche manifestazione sfiorante, in un paio di settimane, un'arma convenzionale, un mitra, pare, però formidabile. Talmente efficace che lo stesso Putin ha voluto provarlo davanti a 1000 giornalisti. Anzi, 999, anzi, 998, anzi, 997...

Musk, Trump e la luna

Visito che c'è un sacco di gente che ancora non riesce a farsi un'opinione precisa di Putin, l'ultima impressione

CONTRO MASTRO CILIEGIA pressione è che gli sembra tanto modesto, mi prendo la libertà di non essermi ancora fatto una idea precisa di Musk. Mi vien fuori il pensiero, un po' come stare a guardare se Putin aveva anche un po' la luna. La caccia è ancora: e chi ieri il forse-quasi-chissà-nuovo padrone di Twitter ha rotto gli indagi e ha detto che vietare a Donald Trump di stare su Twitter è un errore cui rimediava. E ha svelato il suo piano, in verità un progetto di #Pucinella: "Vorrei annunciare il divieto permanente per chi non è un amministratore delegato per chiarirlo. Meno male che a rassicurarsi è stato The Donald in persona, che invece l'arte del dubbio non l'ha mai coltivato: "No, non tornerò su Twitter. Sarò su Truth Social entro la settimana". Concretezza. (Mastriozzi Crippa)



il Giornale



MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 111 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

VIAGGIO NEGLI USA

Draghi avverte Biden: «L'Europa chiede pace»

Il premier alla Casa Bianca: «Putin voleva dividerci, non ci è riuscito». Rinsalda l'alleanza, ma preme per il cessate il fuoco. Petrolio, stretta Ue su Orbán. E Mosca taglia il gas

NON SOLO ARMI

di **Augusto Minzolini**

Premessa: fornire le armi ad un Paese aggredito come l'Ucraina è una necessità triste e doverosa. Se si riuscirà a convincere Vladimir Putin a tornare sui suoi passi, ad intraprendere la via del negoziato, lo si dovrà anche a questa decisione, che ha trovato l'Occidente per buona parte unito. Solo che armare l'arsenale ucraino è una necessità, non un programma. Purtroppo, però, specie nel mondo anglosassone, si parla solo di cannoni, elicotteri e carri armati. Invece, bisognerebbe rifornire Kiev in silenzio e immaginare altro: quando la Cina appoggiava in maniera massiccia il Vietnam del Nord e i Viet Cong nella sua guerra contro gli Usa, più di cinquant'anni fa, non gridava ai quattro venti la lista quotidiana delle armi che mandava oltre confine. Ecco, quel che manca è un impegno ugualmente convinto da parte dell'Occidente nell'uso del linguaggio del cessate il fuoco, della tregua, delle trattative e della pace. Continuare con i proclami quotidiani contro il Cremlino serve a poco. L'argomento andrebbe lasciato ai campi di battaglia, mentre ci vorrebbe un'iniziativa diplomatica che raccolgesse i frutti dei successi della resistenza ucraina.

Le tracce di una simile iniziativa sono ancora labili, ma questa lacuna, quest'approccio maniacale alla crisi solo dal punto di vista militare potrebbe a lungo andare logorare il campo occidentale. Putin, sia pure nella sua miopia, se ne è accorto: i toni meno minacciosi rispetto alle previsioni della vigilia del discorso sulla Piazza Rossa, avevano questa ratio. Poi naturalmente il giorno dopo lo Zar è tornato a lanciare missili su Odessa e a bombardare l'acciaieria Azovstal, ma in ogni caso quel cambio di atteggiamento andava rimarcato e i leader europei - non certo gli Usa o l'Inghilterra - in parte lo hanno fatto. Prima il presidente francese Macron e il cancelliere tedesco Scholz. Poi ieri anche Mario Draghi è stato chiaro alla Casa Bianca nel dire a Biden che «la gente vuole parlare di cessate il fuoco e di pace». Del resto una funzione del genere può essere svolta solo dall'Europa. Ma per essere convincente - sia con Putin, sia con Biden - l'Unione non dovrebbe essere divisa o apparire tale. Invece da settimane non riesce ad individuare una posizione comune sulle sanzioni alla Russia sul petrolio, per cui è difficile immaginare che abbia la capacità di diventare protagonista di una mediazione tra Mosca e Kiev.

È proprio l'Europa la grande assente, l'eterna incompiuta. Ieri il ministro degli Esteri ucraino, Kuleba, ha dichiarato: «L'Ucraina nella Ue è una questione di guerra o di pace in Europa». Nulla di più vero. Ma i 27 Paesi sono divisi sui tempi dell'adesione se non addirittura sull'approdo: l'Austria ha già posto una sorta di veto. E si torna al punto di partenza: per dare un ruolo all'Europa c'è bisogno che i Paesi fondatori, quelli che hanno creato l'Unione, facciano un passo avanti, lasciando agli altri la scelta se restare indietro o meno. Anche perché solo un'Europa vera, unita nella politica estera e nella difesa, potrà garantire la pace nel continente.

«Siamo uniti e la guerra in Ucraina ha rafforzato questo legame. Ora serve la pace». Nella prima visita negli Usa da premier Mario Draghi sottolinea i rapporti con Joe Biden, che riafferma «l'amicizia e la forte collaborazione» tra Washington e Roma.

servizi da pagina 2 a pagina 7

ANCHE SALVINI CRITICO CON LA NATO

Conte attacca SuperMario E Letta ora ne ha abbastanza

Cesaretti a pagina 3

DISASTRO MILITARE: «AVANZATA IN STALLO»

Lo Zar congela la guerra e i morti

I corpi dei soldati russi lasciati in strada e nei «treni frigo»

Andrea Cuomo

Vladimir Putin onora i caduti delle guerre passate sulla Piazza Rossa e disonora i suoi morti della guerra in corso. Centinaia di cadaveri di militari russi sono stati abbandonati dai loro commilitoni nel corso della ritirata delle scorse settimane nella regione di Kiev. Lasciati là come vuoti a perdere, come scontrini non pagati al destino, come sensi di colpa indesiderati epperò tormentosi.

con servizi alle pagine 8-9

AFFOSSATO IL DL DELLA MELONI

Presidenzialismo bocciato in Aula: troppe le assenze

Sabrina Cottone

Il centrodestra ritrova l'unità sul presidenzialismo, ma per la logica dei numeri e la legge degli assenti non basta a far discutere in aula la proposta di legge di Giorgio Meloni per un semipresidenzialismo alla francese.

a pagina 10

L'ANNUNCIO DI MR TESLA

Trump ritorna su Twitter (grazie a Musk)

servizio a pagina 17

IL PRINCIPE IN PARLAMENTO

Carlo mai così vicino alla corona. Il discorso al posto della regina

di **Tony Damascelli**

a pagina 16



DEBUTTO Il principe Carlo dietro la corona di Elisabetta II

NUOVI «MOSTRI» PER LA SINISTRA

Mai più molestie. Ma nessuno infanghi i nostri Alpini

di **Stefano Zecchi**

Quello che non sopporta il mondo femminile è la variegata galleria del cameratismo: non un gioco ma un'iniziazione alla vita. Cosa incomprensibile per chi lo confonde col maschilismo.

a pagina 15

ITALIANI ALL'OSCURO

Chi sta congiurando contro i referendum sulla malagiustizia

di **Gabriele Barberis**

Sotto la dittatura dei social si parla di tutto ma, purtroppo, anche di nulla. Dal punto di vista mediatico e politico, tira un'aria strana attorno ai referendum sulla giustizia, a 32 giorni dal voto.

con **Zurlo** a pagina 11

LA SVOLTA IN FLORIDA

Toh, il comunismo (e le sue vittime) si studierà a scuola

di **Alessandro Gnocchi**

Il 17 novembre, dall'anno scolastico 2023-2024 in poi, per gli studenti (e gli insegnanti) delle scuole pubbliche in Florida, sarà la Giornata delle vittime del comunismo e dei criminali commessi da Stalin, Mao e Castro.

a pagina 17

DALLA SVEZIA A MESSINA

Quando il Pil vola grazie a un ponte

Astorri a pagina 12

*IN ITALIA, FATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE) PER IL RILASCIO DI PASSAPORTI E VIZI TURISTICI

NOVITÀ
SUSTENIUM PLUS 50
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 11 maggio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



A Milano risolto il blocco del Fatebenefratelli

**Hacker contro la sanità
L'Ats di Como e Varese
resta ancora nei guai**

Canali in Lombardia



Samarate, gli esiti degli esami

**Padre killer
Giulia ha provato
a difendersi**

Sormani in Lombardia



Draghi a Biden: l'Europa vuole la pace

Il premier e l'asse con Washington: Putin ha tentato di dividerci, non ci è riuscito. Casa Bianca pessimista: sarà una guerra lunga
Macron trova la sponda di Xi, intesa sulla ripresa della trattativa e sulla salvaguardia dell'integrità dell'Ucraina

Servizi
da p. 3 a p. 5

La strategia di Palazzo Chigi

**Alleati degli Usa
Ma con una Ue
più forte**

P. F. De Robertis

Mario Draghi è uno dei pochi premier italiani che non entrano nello Studio Ovale alla ricerca di una legittimazione personale, visto il prestigio di cui gode e il miracolo politico che è già in grado di presentare alla Casa Bianca: nonostante l'Italia sia uno dei Paesi europei dove l'antiamericanismo è più radicato e i sentimenti filorusi marcati, le istituzioni che contano si sono convintamente schierate al fianco della Nato e contro la Russia. Presidenza della Repubblica, palazzo Chigi, i due maggiori partiti (Pd e Fratelli d'Italia), il Parlamento stesso con voto unanime dal 24 febbraio non hanno mostrato segni di cedimento e i gangli vitali dello Stato al momento necessario si sono mossi come dovevano fare.

Continua a pagina 2

LA REGINA È MALFERMA: LA PRIMA VOLTA DEL PRINCIPE CARLO



Il principe del Galles, Carlo, 73 anni, è il figlio maggiore della regina Elisabetta

Il discorso del Re senza corona

Stavolta sua maestà Elisabetta ha voluto che fosse il turno del figlio Carlo, eterno principe ereditario. Così la Gran Bretagna ieri ha assistito al primo "di-

scorso della Regina" al Parlamento letto da Charles, con la corona deposta su una sedia accanto a lui. Segno che la regina 96enne, assente per problemi

di salute, resta comunque in carica. Ma segno anche che il principe Carlo non ha intenzione di rinunciare al trono.

Giardina a pagina 15

DALLE CITTÀ

Milano

**Covid e guerra:
bimbi e ragazzi
sempre più
aggressivi e soli**

Ballatore nelle Cronache

Milano

**Fermato si uccise
in Questura:
agenti assolti**

Palma nelle Cronache

Lodi

**Rapinatore ammazzato
Chiesto il processo
per i tre complici**

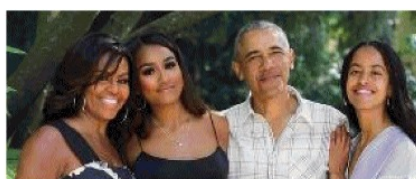
Arensi nelle Cronache



Una ragazza presa di mira: «Vado alla polizia»

**Alpini, molestie, denunce
Guerini: tolleranza zero**

Spadazzi e Belardetti alle pagine 12 e 13



Ritratto di famiglia, a 13 anni dalla Casa Bianca

**Obama coi capelli bianchi
Le figlie felici e fidanzate**

Servizio 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.





Domani l'ExtraTerrestre

RIFIUTI La strategia Ue sui rifiuti disincentiva gli inceneritori, ma Roma la ignora. Quanto inquinano? Un'inchiesta. Il caso Brescia



Le Monde diplomatique

DA DOMANI IN EDICOLA I paesi del sud del mondo e l'Ucraina; il grano e lo spettrò della fame; Libano sul baratro; Colombia, il nodo Medellín



Visioni

THE SMILE Album d'esordio per la nuova band di Thom Yorke, sospeso tra rock e citazioni jazz Francesco Brusco pagina 12

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 2022 - ANNO LII - N° 112

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

È IL SECONDO UTILIZZATO DA MOSCA DALL'INIZIO DELL'INVASIONE. LA GUERRA ANDRÀ PER LE LUNGHE

Missile ipersonico su Odessa

Due alberghi e un centro commerciale, bilancio attuale: un morto e cinque feriti. È il risultato del missile ipersonico, il secondo dall'inizio della guerra, utilizzato dai russi per colpire Odessa. Per l'Onu i morti civili dal 24 febbraio sarebbero «migliaia di più di quanti ve-

rificati fino ad ora». Il buco nero è l'inaccessibile Mariupol, dove si combatte ancora nell'Azovstal. La guerra prosegue anche a est in Donbass: i russi non sfondano ma il conflitto andrà per le lunghe. È l'opinione della direttrice dell'intelligence americana Avril Haines:

«sia la Russia sia l'Ucraina - ha spiegato a un comitato del Senato - credono di poter continuare a fare progressi militari, trasformando il conflitto in una guerra di logoramento senza prospettive vitali per negoziati di pace a breve termine. SIMONE PIERANNI A PAGINA 2

REPORTAGE DA KHARKIV

L'avanzata ucraina sui resti russi

L'esercito di Putin cede territori che aveva conquistato a fatica lungo il confine orientale. Lasciando indietro i suoi soldati, vivi e morti. Nei villaggi intorno a Kharkiv in cui la controffensiva ucraina ha avuto successo, luoghi fantasma con i segni del passaggio delle truppe di invasione. SABATO ANGIERI A PAGINA 3

Washington, l'incontro di ieri tra Joe Biden e Mario Draghi alla Casa Bianca foto Ap/Manuel Balce Ceneta



A carissimo amico

Biden riceve il «grande amico» Draghi e lo elogia trattandolo da alleato di fiducia degli Usa: «Hai unito la Nato e la Ue». Il premier spinge per la soluzione diplomatica: «Italiani e europei chiedono la pace». La Casa Bianca: «Dalla Russia nessun segnale». Sul tavolo il nodo del gas

pagina 4

Guerre «fredde»

Delle due meglio la prima

FABRIZIO TONELLO

Tutto sommato, se dovessimo scegliere, preferiremmo la prima Guerra fredda (1945-1991) alla seconda (2022-?). Non che il conflitto tra le due superpotenze, Usa e Urss, sia stato una faccenda innocua.

— segue a pagina 15 —

Draghi a Washington

La «sacra» intangibilità delle frontiere

GIUSEPPE CASSINI

Esistono chiari motivi di politica interna che spronano l'Amministrazione Biden non solo a fermare l'invasione dell'Ucraina, ma anche - cosa ben diversa - a mettere in ginocchio l'attuale regime russo.

— segue a pagina 15 —

Sinistra La proposta che ancora non c'è

MASSIMO TORELLI

Fino a gennaio avrei detto, pensando alla politica nazionale e alle elezioni alle porte, che si potesse soltanto continuare a lavorare sui territori, nei movimenti.

— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



DIFFICILI DA INTERCETTARE, I PERSONICI SUPERANO PIÙ VOLTE LA VELOCITÀ DEL SUONO. NON RIESCONO NEANCHE A INTERCETTARE IL SUONO DEL MIO URSO. «SMETTETELE!» CHE VA NOSTRO PIÙ PIANO!

L'ADUNATA DI RIMINI Sessismo e molestie, bufera sugli alpini



Non Una Di Meno ha raccolto 160 segnalazioni. Il ministro della Difesa Guerini: «comportamenti gravissimi». L'Ana insiste: non ci sono denunce. Ma una 26enne va per prima in questura. Il movimento femminista offre assistenza legale. Salvini stavolta non vuole generalizzare MERLI A PAGINA 5

SOS PRONTO SOCCORSO Fuga in corsia: medici sfruttati e sottopagati



Il Pronto soccorso del Cardarelli di Napoli invaso la scorsa settimana da pazienti in attesa di ricovero con 25 medici che firmano le dimissioni. All'ospedale Maggiore di Bologna pazienti dirottati fuori provincia. San Camillo di Roma preso d'assalto. L'emergenza è al collasso. POLLICE A PAGINA 7

NON SOLO MARCOS JR Dinastie e militari a capo dell'Asia

La vittoria di Marcos Jr, il figlio dell'ex dittatore filippino, in accoppiata con Sara Duterte, figlia dell'ultimo presidente, ripropone un tema che ormai è un classico in Asia, ovvero lo strapotere di dinastie familiari che da anni, in combutta con i militari, governano i destini di molti paesi. Filippine, Sri Lanka, Pakistan dinastie di destra e anche di sinistra, tutte accomunate dal cron capitalism, quel capitalismo parentale che tra corruzione e prepotenza ha segnato la vita politica di questi paesi. GIORDANA A PAGINA 9

all'interno

Ita Franco salva Altavilla, lavoratori spacciati

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

Iran Pena di morte per Djalali Amnesty Italia si mobilita

FARIAN SABAHI PAGINA 6

Cina Scenario disastroso senza le misure «zero Covid»

ANDREA CAPOCCI PAGINA 9

20511 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epml/CRM/232103 9 770025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DIXIX-N° 138 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 11 Maggio 2022

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

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

Il nuovo album

Il ritorno di Liberato e la sirena post-moderna del trapper senza volto

Federico Vacalebre a pag. 14



Lo scrittore britannico

Welsh stregato da Napoli «È una città estrema perfetta per le mie storie»

Giovanni Chianelli a pag. 15



Draghi a Biden: serve la tregua

► Il premier alla Casa Bianca: «Putin voleva dividerci, ha fallito». Kiev blocca il gas verso l'Ue. Missili su Odessa, cadaveri di militari russi nei vagoni freezer. «Mosca li ha abbandonati»

Il focus

Cosa cambia con i mutui casa che ritornano sopra il 2%

Nando Santonastaso

C'era una volta l'era dei mutui super convenienti ma dobbiamo rassegnarci a considerarla ormai avviata alla fine. L'inflazione e la guerra in Ucraina hanno accelerato il ritorno dei tassi di interesse sui mutui in territorio positivo, rendendo più cari soprattutto quelli a tasso fisso. Ma secondo gli esperti c'è incertezza anche per quanto riguarda il prossimo andamento dei mutui a tasso variabile. Quali mutui costeranno di più? Di che aumenti si tratta? Che contraccolpi sulle Pmi? Come reagirà il mercato immobiliare? A queste e ad altre domande il Mattino risponde. *A pag. 10*

I trattati

L'UE DI MACRON RIFATTA A IMMAGINE DELLA FRANCIA

Franco Cardini

Riconfermato presidente con un buon risultato elettorale, Emmanuel Macron combatte in realtà ancora su molti fronti. Intanto, quello interno: nonostante la vittoria, infatti, tra il 12 e il 19 giugno in Francia si terranno le elezioni legislative, che potrebbero prendere una piega diversa, e che comunque presentano scenari difficili da prevedere o da controllare. *Continua a pag. 35*

L'arma del racconto

SE LA GUERRA IN UCRAINA DIVENTA (ANCHE) TRUMAN SHOW

Massimo Adinolfi

Una donna incinta portata via in barella per le strade di Mariupol. I cadaveri per le strade di Bucha. Una bambina con i dati personali scritti sulla schiena. La fine di una casa protetta da un muro di libri. La folla silenziosa di civili assiepati sotto un ponte distrutto, a Irpin. Il convoglio di mezzi militari russi diretti verso Kiev. E le colonne di fumo. E i volti insanguinati. *Continua a pag. 35*

La nave americana Truman attracca davanti a Napoli



Nel Golfo la portaerei ad energia nucleare

Mariagiovanna Capone a pag. 5

La portaerei a propulsione nucleare "Truman" in rada nel golfo di Napoli. M. Palumbo/NEWFOTUS/ID

Mauro Evangelisti, Alberto Gentili, Gabriele Rosana e servizi da pag. 2 a 7

Aggirata la censura

Giovani scienziati russi «Fermate il conflitto»

Iosif Belyj

«Fermate la guerra» è l'invito rivolto al proprio governo da decine di giovani ricercatori, scienziati, docenti russi. I video-appelli girano su Facebook e sui social media federali che il Cremlino vuole oscurare; nel frattempo restano accessibili grazie a degli accorgimenti informatici. *A pag. 9*

L'intervista Ian Bremmer

«Leadership solida ora l'Italia è più veloce»

Anna Guaita a pag. 3



Lo scenario

Gli 007 Usa: il Cremlino andrà oltre il Donbass

Cristiana Mangani a pag. 8

Napoli, prof accoltellata sotto gli occhi del figlio ergastolo al convivente

► I giudici accolgono la richiesta della Procura I familiari di Ornella: «Restituita la dignità»

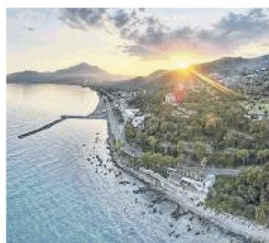
Giuseppe Crimaldi

Poco più di un anno fa uccise la compagna che voleva lasciarlo sotto gli occhi del figlioletto. Lei per l'uomo, Giuseppe "Pinotto" Iacolino, è arrivato il verdetto dei giudici della Corte d'Assise di Napoli: ergastolo. In aula le sorelle di Ornella Pinto: restituita la dignità.



A pag. 12 Ornella Pinto in una foto con il papà

Esclusa Sapri che insorge: «Faremo ricorso» Il Cilento litiga per le Bandiere blu



Ispani, nuova Bandiera blu del Cilento

La buona notizia è una new entry, Ispani; la pessima sono le due esclusioni, San Mauro Cilento e Sapri. Sebbene 18 località marine della Campania siano insignite della Bandiera Blu, il saldo per l'estate 2022 è in negativo. E non mancano le polemiche: il primo cittadino di San Mauro, Giuseppe Cilento, confessa che l'assenza è dovuta alla mancanza di un responsabile tecnico e quindi la domanda non è stata presentata. Ben diverso il discorso per Sapri dove la mancata assegnazione sta accendendo la campagna elettorale: il sindaco Antonio Gentile prepara un'istanza di riesame e insiste che «i dati sono buoni». *Capone e Pane a pag. 13*

La prima volta di Carlo



Il principe legge il Discorso con il trono vuoto

Vittorio Sabadin a pag. 34

Anceletti pensa all'azzurro come erede di Modric Il Real all'assalto di Fabian Ruiz

Antonio Moschella

Non è mai stato un segreto che Fabian Ruiz avesse in mente di tornare, prima o poi, nel suo Paese. Il centrocampista è da tempo nel radar del Real campione di Spagna, dove ritroverebbe Carlo e Davide Anceletti. Il suo arrivo a Madrid, tuttavia, potrebbe essere successivo all'addio di un totem come Modric. Un eventuale ingaggio di Fabian fornirebbe dunque ad Anceletti la giusta abbondanza in mediana per una squadra che vuole, come sempre, provare a vincere tutto. Fabian, nel frattempo, si sarebbe incontrato lunedì sera per cena con il presidente Aurelio De Laurentiis all'Hotel Britannique. *A pag. 16*

L'anniversario dello scudetto

Nel regno di San Gennaro si prega per "San Diego"



Francesco De Luca in Cronaca





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 128 ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIO

IL GIORNALE DI MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

Mercoledì 11 Maggio 2022 • S. Fabio

Oscar delle spiagge
Bandiera Blu
Ventotene esce:
non ha presentato
la domanda
A pag. 16



Ieri il via, sabato finale
Dall'Eurovision
la musica fa il tifo
per l'Ucraina
Marzi e Ravarino a pag. 27



Coppa Italia, oggi Juve-Inter
Roma, caos biglietti
ma a Tirana c'è Totti
«Mou ha ragione
torti contro di noi»
Nello Sport



Cosa è cambiato
La forza
emotiva
di guerra
e aborto

Luca Diotallevi

Non bastasse la guerra, ecco che torna l'aborto. Sarebbe un errore pensare che la decisione che sta per prendere la Corte Suprema di Washington sull'abolizione del diritto di interrompere una gravidanza (e tutto quello che in un caso o nell'altro comunque ne seguirà) ci toccherà meno di quanto ci tocca ciò che sta avvenendo sui campi di battaglia dell'Ucraina orientale. L'Economist di questa settimana richiama l'attenzione sulla crisi istituzionale che potrebbe investire la Corte (elemento decisivo del complesso meccanismo statunitense di checks and balances); la segretaria al tesoro Usa, Janet Yellen, ha avvertito dei rilevanti risvolti economici che la decisione della Corte potrebbe avere. E questo sarebbe solo l'inizio.

Guerra ed aborto toccano duro perché attaccano non solo da fuori, ma anche da dentro. Guerra ed aborto costringono a decidere non tra bene e male, ma tra bene e bene, come solo i drammi morali sanno fare. Pace o diritti? Libertà o vita?

Prima di entrare nel merito, e magari per entrarci con più rigore e meno furore, conviene cercar di capire se la contemporaneità con cui guerra ed aborto irrompono sulla scena ha un senso.

Le ragioni del pacifismo che ascoltiamo oggi furono elaborate tra gli anni '60 e '70 del Novecento. Le leggi e le sentenze che aprirono alla legalizzazione della interruzione (...)

Continua a pag. 29

Draghi in Usa, spinta per la pace

►L'incontro con Biden alla Casa Bianca: «Putin non ci ha diviso, l'Europa vuole una tregua»
►Azov sotto assedio, il piano per salvarli. Il caso dei cadaveri dei soldati russi nei vagoni frigo

ROMA La spinta di Draghi a Washington al vertice con Biden: «Gli europei sono per la pace, in Italia e nel resto del continente le persone vogliono mettere fine alla violenza e ai massacri». Il premier e il presidente Usa: «Putin non ci ha diviso». Si è parlato anche di come abbassare il prezzo dell'energia. Azov sotto assedio, il piano per salvarli. Il caso dei cadaveri dei soldati russi nei vagoni frigo a Kharkiv.

Evangelisti, Gentili
Guaita, Mangani
e Pompetti da pag. 2 a pag. 9

L'Ungheria: più soldi per lo stop al petrolio

Kiev blocca il gas russo verso la Ue
«Il passaggio nel Donbass è un rischio»

BRUXELLES A rischio un terzo del gas russo diretto in Europa. Uno dei due punti di ingresso in territorio ucraino, quello di Sokhranivka, nel Donbass, chiude infatti a partire dalle 7 di questa mattina.



All'origine della decisione di Kiev, le operazioni belliche nella regione, portate avanti dalle forze russe di occupazione che mettono a rischio il sistema di trasporto.
Rosana a pag. 5

Il caro bollette

Che cosa (non) si sta facendo per l'energia

Alberto Brambilla

In tema di energia, l'Italia del no" non si è mai convertita, nemmeno ora che il caro-bollette dovrebbe aver rivelato, (...)
Continua a pag. 29

Il sindaco Lo Russo

«Roma come Torino: la ricetta si chiama termovalorizzatore»

Francesco Malfetano

«Sì al termovalorizzatore, cambierà il volto di Roma». Così il sindaco di Torino Stefano Lo Russo.
A pag. 11

Elisabetta lascia al principe il discorso al parlamento: non accadeva dal '63



Corona senza regina, parla Carlo

Il principe Carlo ieri alla Camera dei Lord (GETTY IMAGES)

Sabadin a pag. 12

Gli sciacalli del Covid Colpo alle cosche che inquinano Roma

►Rilevavano con la forza le aziende in crisi
Le intercettazioni: «Siamo pronti alla guerra»

Michela Allegri
Valeria Di Corrado

I soldi della 'ndrangheta riciclati nel cuore del Paese, nella Capitale. A Roma si era stabilita da tempo una propaggine dei clan di Reggio Calabria, che agiva con i metodi delle cosche, ed erano pronti a «fare la guerra». È proprio «Propaggine» il nome della maxi-operazione della Dda di Roma e della Dia, che ha portato a 43 arresti: il gruppo criminale aveva agguantato il business della ristorazione, reinvestendo il denaro in locali e bar, ma anche in mercati all'ingrosso.

A pag. 13

Piano necessario

Lo Stato al fianco delle imprese sotto attacco

Paolo Graldi

Era previsto, anzi si sapeva benissimo ed è accaduto: la malavita calabrese ha messo le mani sulla Capitale, ha fatto razzia di attività economiche (...)
Continua a pag. 13

Uccise con l'ombrello

«Doina non ha soldi»
E per l'omicidio
di Vanessa Russo
pagherà lo Stato

ROMA Il 26 aprile 2007 Doina Mattei, all'epoca 23enne, uccise nella metro di Roma con un colpo di ombrello la giovane Vanessa Russo. La romana, che ha scontato 16 anni di reclusione ed è tornata da poco in libertà, risultava nullatenente e la somma di 760 mila euro che il Tribunale aveva fissato come indennizzo per la famiglia, sarà pagata dallo Stato. «Manca una legge sull'indennizzo».
Arnaldi a pag. 15

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO actiVital

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. ActiVital è un marchio di Bioactor b.v. Il logo ActiVital è di proprietà di Bioactor b.v.

Il Segno di LUCA

ARIE, LA FORTUNA TI APPOGGIA

Oggi Giove entra nel tuo segno e ci rimane fino alla fine di ottobre. I venti girano a tuo favore, la fortuna ti appoggia: amore, lavoro e salute! C'è allegria nell'aria, le stelle ti favoriscono in tutti i campi. Entusiasmo, voglia di vivere, desiderio di condividere e socializzare... sono tutte manifestazioni di questa stessa energia gioiosa. È come se indossassi occhiali speciali che mettono in evidenza le soluzioni. **MANTRA DEL GIORNO** È il nostro punto di vista che modifica la realtà. **L'oroscopo all'interno**

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. Pisagua e Primavera a tavola * € 3,30 (solo Roma)

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 11 maggio 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, spiaggia e mare al top

**La Bandiera blu
arriva anche a Riccione
e a San Mauro**

Servizi nel Fascicolo Regionale



**DOMANI IN REGALO
SPECIALE
ARTEFIERA**



Draghi a Biden: l'Europa vuole la pace

Il premier e l'asse con Washington: Putin ha tentato di dividerci, non ci è riuscito. Casa Bianca pessimista: sarà una guerra lunga
Macron trova la sponda di Xi, intesa sulla ripresa della trattativa e sulla salvaguardia dell'integrità dell'Ucraina

Servizi
da p. 3 a p. 5

La strategia di Palazzo Chigi

**Alleati degli Usa
Ma con una Ue
più forte**

P. F. De Robertis

Mario Draghi è uno dei pochi premier italiani che non entrano nello Studio Ovale alla ricerca di una legittimazione personale, visto il prestigio di cui gode e il miracolo politico che è già in grado di presentare alla Casa Bianca: nonostante l'Italia sia uno dei Paesi europei dove l'antiamericanismo è più radicato e i sentimenti filorusi marcati, le istituzioni che contano si sono convintamente schierate al fianco della Nato e contro la Russia. Presidenza della Repubblica, palazzo Chigi, i due maggiori partiti (Pd e Fratelli d'Italia), il Parlamento stesso con voto unanime dal 24 febbraio non hanno mostrato segni di cedimento e i gangli vitali dello Stato al momento necessario si sono mossi come dovevano fare.

Continua a pagina 2

LA REGINA È MALFERMA: LA PRIMA VOLTA DEL PRINCIPE CARLO



Il principe del Galles, Carlo, 73 anni, è il figlio maggiore della regina Elisabetta

Il discorso del Re senza corona

Stavolta sua maestà Elisabetta ha voluto che fosse il turno del figlio Carlo, eterno principe ereditario. Così la Gran Bretagna ieri ha assistito al primo "di-

scorso della Regina" al Parlamento letto da Charles, con la corona deposta su una sedia accanto a lui. Segno che la regina 96enne, assente per problemi

di salute, resta comunque in carica. Ma segno anche che il principe Carlo non ha intenzione di rinunciare al trono.

Giardina a pagina 15

DALLE CITTÀ

Bologna, ferito un giovane

**Ancora sangue
in via Zamboni
Botte e coltellate,
presa baby gang**

Tempera in Cronaca

Bologna, ottimismo in aeroporto

**Postacchini:
«Il Marconi cresce,
fiducia nell'estate»**

Orsi in Cronaca

Bologna, Segafredo Arena: 20,30

**La Virtus si gioca
l'EuroCup
con il Bursaspor**

Gallo e Selleri in Cronaca



Una ragazza presa di mira: «Vado alla polizia»

**Alpini, molestie, denunce
Guerini: tolleranza zero**

Spadazzi e Belardetti alle pagine 12 e 13



Ritratto di famiglia, a 13 anni dalla Casa Bianca

**Obama coi capelli bianchi
Le figlie felici e fidanzate**

Servizio 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.





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 2022

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVI - NUMERO 111, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5398.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LA DONNA UCCISA DAL FRATELLO A GENOVA
Delitto Alice, le indagini puntano sugli uffici della Salute mentale

FAGANDINI E FREGATTI / PAGINA 13



DOPO IL PATTEGGIAMENTO SU PONTE MORANDI
Autostrade a rischio processo per le mancate manutenzioni

L'ARTICOLO / PAGINA 24



INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 14
Economia/Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 30-38
Arte	Pagina 31
Sport	Pagina 34

KIEV: I RUSSI HANNO ABBANDONATO MOLTI CORPI DEI LORO SOLDATI UCCISI SENZA SEPPELLIRLI. DIFFUSE LE IMMAGINI DEI COMBATTENTI DELLE ACCIAIERIE

Draghi: l'Europa chiede pace

L'incontro alla Casa Bianca: «Putin voleva dividerci, ha fallito». Il presidente Usa: «Sì a una Ue forte»

Al vertice bilaterale della Casa Bianca il presidente Biden parla per oltre un'ora con il premier Draghi. «I legami tra i nostri due Paesi - hanno detto - sono sempre forti e la guerra in Ucraina ha reso questo legame ancora più forte. Se Putin pensava di potersi dividere ha fallito». Draghi ribadisce che l'Italia, come il resto dell'Europa, chiede la pace e farà quanto è necessario per fermare il massacro. Intanto l'Ucraina rivela: ritrovati corpi di decine di caduti russi in vagoni refrigerati.

SERVIZI / PAGINE 2-5



Draghi e Biden alla Casa Bianca

L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO

MA GLI STATI UNITI NON HANNO SEMPRE RAGIONE

La divaricazione tra la guerra degli europei e quella degli americani contro l'aggressione russa combattuta sul suolo ucraino si sta, giorno dopo giorno, allargando.

L'ARTICOLO / PAGINA 14

ROLLI



LAKERMESSE A TORINO



Spettacolo Eurovision: musica, lingue, colori e applausi per l'Ucraina

Giulia Zonca

Una mossa erotica retrò e un testo sexy vegano. Con questo uno due di Albania e Lettonia l'Eurovision di Torino entra in casa della gente e dice di che pasta è fatto. Consistente, zuccheroso, con una serie di sapori differenti che esplodono in sequenza: una pasta di mandorle speziata.

L'ARTICOLO E TIZIANA LEONE / PAGINA 32

AFFATICATA DAI POSTUMI DEL COVID. PER LA PRIMA VOLTA L'EREDE AL TRONO LEGGE IL DISCORSO AL PARLAMENTO



La Regina è assente, un giorno da re per Carlo

La corona di Elisabetta a Westminster. La Regina non disertava il Queen's Speech dal 1963

SOFFICI / PAGINA 11

TURISMO E AMBIENTE

La Liguria fa incetta di bandiere blu

Premiate 63 spiagge

Monica Zunino

La Liguria si conferma capitale italiana delle bandiere blu. Le spiagge premiate per la qualità del mare e dei servizi sono 63, distribuite in 32 Comuni. All'appello manca Genova, che paga per la presenza del porto e per i servizi ridotti offerti dai piccoli stabilimenti balneari. Campania, Toscana e Puglia si piazzano al secondo posto nella classifica nazionale con 18 località bandiera blu.

L'ARTICOLO / PAGINA 8



LERICI, STUDIO DEL CNR: IN MARE LA BIOPLASTICA NON SI DECOMPONE

MARGIOTTO / PAGINA 9

La lite sui balneari blocca al Senato il Ddl Concorrenza

Paolo Baroni

Il nodo delle gare per gli stabilimenti balneari blocca al Senato il voto sul Ddl Concorrenza. Il vertice di maggioranza ha evidenziato divisioni tra Lega e M5S. Nel governo c'è un'intesa sulla necessità di effettuare una mappatura prima di lanciare le gare. Il problema sono i tempi: senza un termine, il rischio è di una procedura di infrazione europea. M5S chiede che la proroga non superi i 2 anni, mentre nella Lega si punta a 5 anni.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

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

BUONGIORNO

Ogni tanto a Roma ci svegliamo e c'è stata una retata di 'ndranghetisti. Anzi, una maxiretata. Ieri settantasette arresti di appartenenti della 'ndrina Alvaro e ventiquattro attività commerciali sotto sequestro. Seguiranno dibattiti sociologici e criminologici, e li ascolteremo con attenzione e la dovuta presunzione di colpevolezza, ovvero presupponendo che stavolta sia vero. Giusto con un minimo di scetticismo perché, a parte la carnevalata di Mafia Capitale, da cui abbiamo tratto l'eredità di cinque anni con la banda degli onesti di Virginia Raggi, io ricordo la maxiretata del 2009. Le cronache incedevano al passo dell'oca: il quadro è chiaro, i magistrati hanno accertato, i clan hanno allungato i tentacoli, e così via. Anche allora gli arresti furono decine, anche allora c'entrava la 'ndrina Alvaro e anche al-

'Ndrangheta capitale

MATTIA FELTRI

lora attività commerciali sotto sequestro, ben centoventidue. Fra di esse, il Café de Paris di via Veneto, per cui alla sociologia e alla criminologia si aggiunse il costume, con la struggente memoria della Dolce Vita, perduta e infine inabissata nella vergogna. Due anni dopo, il Café de Paris fu confiscato, la nuova proprietà stabilita dal tribunale, i dipendenti licenziati. Nel 2014, la Cassazione annullò la confisca e nel 2020 la sentenza d'Appello ribaltò quella di primo grado: la 'ndrangheta non c'entrava niente, il Café de Paris, purtroppo in disfacimento, andava restituito al proprietario. Il Café de Paris e tutte le altre centoventuno attività. Che fine abbiano fatto le centoventuno attività lo ignoro, ma quando passeggiavo in via Veneto guardo sempre il Café de Paris, ormai chiuso e abbandonato.

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Aiuti di Stato:
tutte le regole
per affrontare
la dichiarazione



— a 0,50 euro
più il prezzo
del quotidiano

Professioni
Via libera del Mef
alla revisione
dei parametri
per gli avvocati

Giovanni Negri
— a pag. 60



FTSE MIB 23069,78 +1,04% | SPREAD BUND 10Y 200,90 -5,10 | €/€ 1,0554 -0,05% | BRENT DTD 104,93 -2,18% | Indici & Numeri → p. 41-45

Tassi e scelte Bce, allarme liquidità

Mercato e credito

Finita l'era del denaro facile, anche la Bce prepara il rialzo degli interessi

Effetti per famiglie, banche e per il debito degli Stati. Al 3% il rendimento del BTp

Non è ancora chiaro quando, e soprattutto in quale misura, la Bce seguirà le altre Banche centrali, impegnate nel contrastare il ritorno dell'inflazione. Su un aspetto tutti sembrano d'accordo: l'era del «denaro facile» è alle spalle e il primo trimestre 2022 sarà quello in cui il valore del bilancio dell'Eurosistema, gonfiato a dismisura da politiche monetarie ultra-espansive, raggiungerà il suo massimo e inizierà a diminuire, con effetti negativi per banche, imprese, famiglie e per il debito degli Stati. **Maximilian Cellino** — a pag. 3

L'INTERVENTO

PIÙ ONERI A CARICO DELLO STATO E MENO AIUTI ALLE IMPRESE

di Antonio Patuelli — a pagina 2



Presidente Abi, Antonio Patuelli

L'Istat: industria a crescita zero Aumenta l'incertezza

Conguntura

A marzo la produzione non si muove. Primo trimestre in rosso (-0,9%)

A marzo l'indice stagionalizzato della produzione industriale è rimasto invariato rispetto a febbraio. Lo comunica l'Istat. Nella nota mensile sull'andamento dell'economia, l'Istat rileva invece che «l'incertezza sull'evoluzione dell'economia italiana rimane elevata». L'istituto sottolinea che il Pil nel primo trimestre ha registrato una marginale contrazione. I settori maggiormente trainanti ai fini della produzione di marzo sono tessile abbigliamento, pellami e accessori, la fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e la fabbricazione di macchinari. **Orlando** — a pag. 3

INTERNET VELOCE

Deserta la gara da 1 miliardo per il 5G con fondi Pnrr

Carmine Fotina — a pag. 19

L'INTERVENTO

SVOLTA GREEN POSSIBILE, MA CON STOCCAGGI PER L'ENERGIA

di Bruno Tabacchi — a pagina 17

LA GUERRA E LO SHOCK ENERGETICO

Draghi a Biden: lavoriamo per la pace



Incontro alla Casa Bianca ieri tra il presidente Biden e il premier Draghi (nella foto). Emergenza gas e guerra i temi sul tavolo. «Putin ha voluto dividerci ma non ci è riuscito», ha detto Biden. «L'Italia e l'Europa vogliono la pace», ha spiegato Draghi. **Valsania** — a pag. 5



Asse di ferro. All'incontro alla Casa Bianca era presente anche la segretaria al Tesoro, Janet Yellen, in asse con Draghi, da quando lei era presidente della Fed e lui della Bce

LA TELEFONATA

Macron-Xi d'accordo su integrità Ucraina. Sostegno ai negoziati

Riccardo Sorrentino — a pag. 7

TAGLIO ALLE FORNITURE

Gas, nel Donbass chiude stazione distributiva per la Ue

Luca Veronese — a pag. 6

UN NUOVO FRONTE

La Bielorussia schiera truppe al confine con Kiev

— Servizio a pag. 7

Piano per Mediobanca-Generali

Assicurazioni

Advisor al lavoro su un piano per chiudere lo scontro su Generali: secondo indiscrezioni Mediobanca lascerebbe il Leone per concentrarsi su una ricca operazione di wealth management. Caltagirone e Del Vecchio diventerebbero i dominus a Trieste. **Galvagni e Mangano** — a pag. 27

PRIVATIZZAZIONI

Ita, offerte entro il 23 maggio

Celestina Dominelli — a pag. 29

NOVITÀ
SUSTENIUM PLUS 50+
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI
VITAMINE
COMPLESSO **actiFit**
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

LE VERE SFIDE... SONO QUELLE DI OGNI GIORNO!

Di integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Acquistabile in un negozio di Diaceutica S.p.A. o nei negozi di Diaceutica S.p.A. e di integratori di Diaceutica S.p.A.



Modello 3D. La stazione Tianhe

ECONOMIA DELLO SPAZIO

Operazione Via Lattea, entro il 2022 completata la Stazione spaziale cinese

Leopoldo Benacchio — a pag. 14

PANORAMA

SOCIAL MEDIA

Musk riassume Trump su Twitter: «È stato stupido chiudere l'account»

È stato «moralmente sbagliato e completamente stupido» bloccare l'account Twitter dell'ex presidente americano Donald Trump. Lo ha detto l'amministratore delegato di Tesla, Elon Musk, intervenendo a un evento organizzato dal Financial Times sul futuro del settore auto. Musk, che ha lanciato una offerta da 43 miliardi su Twitter, ha annunciato la revoca del bando. — a pagina 14



FESTIVAL DI TRENTO

Riforme, obiettivi Ue e target di spesa: le sfide del Pnrr

— Servizio a pagina 11

AGRICOLTURA

Xylella, fermi da due anni aiuti per 300 milioni

Prosegue in Puglia tra alti e bassi la lotta alla Xylella. E gli aiuti da 300 milioni stanziati due anni fa dal governo per compensare la perdita degli ulivi sono ancora bloccati. — a pagina 22

EDITORIA

La Fieg sollecita il Governo per attivare il Fondo

Gli editori della Fieg invitano il governo a definire presto le misure per l'utilizzo delle risorse già disponibili del Fondo straordinario per l'editoria del 2022. — a pagina 19

RIFORME

Sul Ddl concorrenza ancora una fumata nera

Ancora una volta è il tema delle concessioni balneari a bloccare il via in Senato al testo del Ddl concorrenza. Ieri alta tensione tra M5s e Lega sui tempi di proroga delle concessioni. — a pagina 8

Lavoro 24

Contrattazione Metalmeccanici con il welfare studiato su misura

Giorgio Pogliotti — a pag. 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a solo 19,90 €. Per info: ilsol24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 11 maggio 2022
Anno LXXVIII - Numero 128 - € 1,20
Sant'Antimo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizioni in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Giochi 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.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

SGOMINATA LA RETE DI 'NDRANGHETA: 77 ARRESTI

Le mani delle cosche su Roma

Inchiesta della Dda scopre gli affari delle 'ndrine nella Capitale

Gestivano bar e pescherie Per il clan la città era usata come una «lavatrice»

Intercettazioni choc «Abbiamo una carovana pronta a fare la guerra»

Peste suina

Ai cinghiali pensa l'Ama

Piano straordinario per togliere i cassonetti e aumentare la pulizia

Zanchi a pagina 22

Mare e laghi

«Bandiera blu» in dieci spiagge

Acqua pulita e servizi a Trevignano e Anzio Fuori Ventotene

Gobbi a pagina 26

Commercio

Botteghe storiche in centro è strage

Affitti troppo cari e pochi apprendisti Artigiani in fuga

Verucci a pagina 25

A Termini

La baraccopoli sotto al tunnel

Sottopasso di via Giolitti con tanti senzateo tra rifiuti e cartoni



Conti a pagina 24

Il Tempo di Osho

Per bloccare il termovalorizzatore Raggi avvia la raccolta delle firme



Novelli a pagina 23

Il premier a colloquio con Biden chiede l'impegno per negoziati credibili Draghi negli Usa si scopre pacifista

Il filoputiniano M5s resta solo Commissione Esteri sciolta Fine dei giochi per Petrocelli

De Leo a pagina 7

... Il premier Mario Draghi incontra a Washington il presidente Joe Biden e diventa colomba. Dopo aver tenuto la linea dura sulle armi pesanti da inviare a Kiev ha abbracciato la posizione europea. E cioè puntare sulla soluzione diplomatica purché i negoziati siano credibili. L'obiettivo è quello di porre fine ai massacri.

a pagina 5

... L'inchiesta della Dda blocca gli affari illeciti del clan della 'ndrangheta che si era radicato a Roma. Gli arrestati sono 77 e, secondo le accuse, gestivano bar, ristoranti e pescherie per riciclare denaro. Per decidere le strategie criminali si incontravano durante matrimoni o funerali. Per riscuotere i crediti dai locali si appoggiavano ai criminali dell'organizzazione legata ai Fasciani di Ostia. Dalle intercettazioni l'espressione della loro forza sul territorio: «Abbiamo una carovana pronta a fare la guerra».

Parboni a pagina 2 e 3

Le polemiche sulla legge elettorale Fico in pressing per tornare al proporzionale

a pagina 6

La riforma bocciata dall'Aula Il presidenzialismo impallinato alla Camera

Di Mario a pagina 6

Diodato all'Eurovision Song Contest «La mia canzone per riaccendere la musica dal vivo»



Guadalaxara a pagina 15

COMMENTI

- **MAZZONI**
Bene il golden power sull'idroelettrico ma serve più coraggio
- **PEDRIZZI**
Sarà il mercato a valutare la bontà del nuovo catasto
- **MAGRO**
La telefonata del Cav al patron del Perugia

a pagina 13

TESSUTI ARREDO ROMA

TESSUTI
OGNI METRO 1 IN
OMAGGIO

FIERA
DEL
BIANCO

P.ZZA SAN SATURNINO 1 (PIAZZA VERBANO) TEL. 06.84240109

Il diario

di Maurizio Costanzo



Da tempo seguo quello che dice la grande astronauta Samantha Cristoforetti. Recentemente ha dichiarato: «Una passeggiata spaziale? Possibile, mi sono addestrata». Oltre tutto nella prossima missione parteciperà anche come coordinatrice dei moduli occidentali. Ogni volta che ascolto la Cristoforetti mi rendo conto che se lei è normale noi non lo siamo e viceversa. Come fa ad avere la sua calma, la sua capacità di riflessione? Ma la notte, sulla terra, Samantha Cristoforetti cosa sogna: asteroidi o un piatto di spaghetti?



Ranocchi

SOFTWARE
GESTIONALI
per lo STUDIO
e l'AZIENDA

Per non umiliare Putin, Macron va contro l'influenza
americana in Europa e ostacola l'Ucraina nell'Ue

Tino Oldani a pag. 6

Ranocchi

Trova il
PARTNER
più vicino!

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Insero estraibile
da pagina 21

PNRR
Istruzioni
per l'uso
trentatreesimo
DOSSIER
sull'edilizia
scolastica

Patrimoni russi off shore

La cifra monstre di un milione di mld di euro inabissata grazie a cittadinanza facile,
visti d'oro immediati e criptovalute esentasse. I dati emersi al Parlamento europeo
Rizzi a pag. 44

DIFFUSIONE MARZO

- Verità +31%,
- Corsera +6%,
- Sole -1%,
- Messaggero -4%,
- Avvenire -5%,
- Qn Carlino -6%
- Stampa -9%,
- Libero -11%,
- Fatto -13%,
- Repubblica -18%

Capisani a pag. 20

Fonda (Swg): non più del 30% degli elettori disposto a votare i referendum sulla giustizia



«Giustizia, il quorum è proibitivo. Il 12 giugno non più di 3 elettori su 10 sono disposti ad andare a votare sui 5 quesiti, nonostante ci siano le amministrative in contemporanea in ballo. E per due quesiti, limitazione della custodia cautelare e abolizione della legge Severino, ai profila la vittoria del no. L'analisi è di Rado Fonda, direttore di ricerca di Swg, l'istituto triestino di ricerche che ha sondato, a un mese dalla prova referendaria, l'appel dei quesiti presso l'elettorato medio. «L'astensionismo è diventato ormai una costante e la giustizia non appassiona, anche per via della complessità della materia» ha spiegato Fonda a ItaliaOggi.

Ricciardi a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Le fake news più pericolose non sono quelle diffuse dai social ma quelle dai giornali mainstream (che sono i dieci quotidiani che più influenzano l'opinione pubblica in edicola). I giornali, infatti, vengono letti senza riserve. L'ultima loro fake è relativa al segretario della Nato Stoltenberg, che avrebbe deciso di non consentire al capo dell'Ucraina, Zelensky, di cedere la Crimea come "possibile soluzione di pace". Zelensky, in questo modo, è stato descritto come un barattino nelle mani di Biden e di Johnson. Ma Zelensky, non avendo mai fatto questa offerta, non poteva essere bloccato dalla Nato. La pezza d'appoggio impropriamente usata dai media italiani anti Nato è l'intervista di Stoltenberg alla tedesca Die Welt in cui diceva: «Noi membri della Nato non accetteremo mai l'annessione illegale della Crimea». Ma poi aggiungeva: «Alla fine però il governo e il popolo ucraino devono decidere in maniera sovrana su una possibile soluzione di pace. Non possiamo certo farlo noi».

Ranocchi
software

Le PERSONE
al CENTRO
dei nostri PROGRAMMI

Trova il Partner più vicino

R Ranocchi Software: Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro

N NTS Informatica: Gestionali per piccole, medie e grandi Aziende

S Nethesis: Soluzioni Sistemiche open source

<p>ABRUZZO</p> <p>CH Computer Systems Lanciano 0872 713077 R</p> <p>CH Softing Consulting Francavilla al Mare 085 4910533 R N S</p> <p>BASILICATA</p> <p>PZ New Job Potenza 0971 1746112 R</p> <p>CALABRIA</p> <p>CH Agri System Lamezia Terme 0968 456336 R S</p> <p>CH Tecnologie Ufficio Catanzaro 0961 1956342 R N</p> <p>CAMPANIA</p> <p>CE Professioni Aversa 081 8901098 R</p> <p>NA Logica Napoli 081 5937660 R</p> <p>NA Ranocchi Napoli Quindici 081 8767962 R N S</p> <p>NA Yimove Somma Vesuviana 081 3778990 R N</p> <p>SA Ranocchi +39 Nocera Inferiore 081 5179962 R N</p> <p>EMILIA ROMAGNA</p> <p>BO Open System Bologna 051 6195795 R</p> <p>PR Pentia Sistemi Parma 0521 910664 R</p> <p>PR NTS Informatica Rimini 0541 906611 N S</p> <p>PR Ranocchi Software Rimini 0721 22920 N S</p> <p>FRUII VENEZIA GIULIA</p> <p>PN On Solution Pordenone 800 036454 R S</p> <p>UD E-Nordest Castione di Stiro 351 7943397 R</p>	<p>LAZIO</p> <p>LT Kronos Informatica Latina 0773 602091 R</p> <p>RM A&M NET Roma 392 131330 R</p> <p>RM Genesys Roma 06 42474747 R</p> <p>RM Omnia Sistemi Roma 06 7802458 R S</p> <p>RM Ranocchi Solution Roma 06 64090398 R</p> <p>LIGURIA</p> <p>GE Emers Service Genova 010 8705203 R</p> <p>GE Genesys Genova 010 8680695 R</p> <p>GE Pentia Sistemi Genova 800 9110664 R</p> <p>GE Ranocchi Genova Genova 010 8684515 R</p> <p>SP Pentia Sistemi La Spezia 800 9110664 R</p> <p>LOMBARDIA</p> <p>BS NTS Project Brescia 030 7833230 N</p> <p>Mi Esedra Succinasco 02 40705346 R</p> <p>Mi Infodigital Milano 02 96297386 R N S</p> <p>Mi Pentia Sistemi Milano 800 9110664 R</p> <p>PV Genesys Voghera 0383 367540 R</p> <p>VA CSI Pagnone Bressana 0331 703769 R</p> <p>VA NTS Project Gazzada Schianno 0332 464075 R</p> <p>VA Sistemtica Gallarate 0331 712611 R N</p>	<p>MARCHE</p> <p>AN Ranocchi Fabriano Fabriano 0732 251137 R S</p> <p>AN Ranocchi Software Senigallia 0721 22620 R S</p> <p>AP Sistema Ufficio Anzioli Piceno 0736 343388 R N S</p> <p>MC Systema Studio Civitanova Marche 0733 1991380 R</p> <p>PJ Computer Office Fano 0721 42991 R S</p> <p>PJ Ranocchi Software Pesaro 0721 22620 R S</p> <p>MOLISE</p> <p>CH NTS Informatica Molise Campobasso 0874 493157 R N S</p> <p>PIEMONTE</p> <p>AT Italoinformazioni Canelli 0141 831014 N</p> <p>TO CSM Sistemi Torino 011 2144689 R N S</p> <p>TO NTS Project Torino 011 3473950 N</p> <p>TO Ranocchi Torino Grugliasco 011 3141361 R</p> <p>PUGLIA</p> <p>BA Eurtheam Puglia Valenzano 080 4602226 R N S</p> <p>BA Labor Team Bari 392 2371205 R</p> <p>BA Ranocchi Global Solution Bari 392 2371205 R N</p> <p>BT BPZ Software Andria 0883 950119 R</p> <p>FG Alveco Informatica Cerignola 0885 422976 R</p> <p>LE Linea Sistemi Lecce 0832 372286 R</p> <p>LE Studiatea Gallipoli 0833 567105 R</p> <p>TA S.P.A. Taranto 099 742699 R</p>	<p>SARDEGNA</p> <p>NU Beta Soft Macomer 0785 72960 R</p> <p>SICILIA</p> <p>CT Software Aci Bonaccorsi 0935 885428 R</p> <p>CT Ranocchi Catania Catania 095 8184187 R</p> <p>ME Netas Messina 0941 7392205 R N S</p> <p>PA Arpa Software Palermo 395 1951654 R</p> <p>TOSCANA</p> <p>FI Pentia Sistemi Firenze 800 9110664 R</p> <p>FI Ranocchi Solution Firenze 055 5277262 R</p> <p>PI GAPisa Pisa 397 8686121 R</p> <p>PI Toscana Sistemi Montopoli in Val d'Arno 0587 162658 R</p> <p>S Digital Business Chianciano Terme 0578 320030 R N</p> <p>TRENTO-ALTO ADIGE</p> <p>TN OnSolution Trento 800 036454 R S</p> <p>UMBRIA</p> <p>PG NTS Project Bastia Umbra 075 8012949 N</p> <p>VENETO</p> <p>PD OnSolution Padova 800 036454 R S</p> <p>PD Ranocchi Nordest Padova 049 2612535 R</p> <p>VE Baia Informatica Mira 041 5150443 N</p> <p>VI Sistemi Contabili Bussano del Grappa 0424 523040 N S</p>
--	---	---	---

Ranocchi | tel. 0721 22920 | ranocchi.it

Con Le poltrone che scottano a €9,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 11 maggio 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Di magnitudo 3.5. Lo sciame non si arresta
**La terra trema ancora
Un'altra scossa
spaventa il Chianti**
Morviducci nel Fascicolo Regionale



Aeroporto, via libera dell'Enac
**La pista di Firenze:
inclinata
e di 2.200 metri**
Caroppo nel Fascicolo Regionale



Draghi a Biden: l'Europa vuole la pace

Il premier e l'asse con Washington: Putin ha tentato di dividerci, non ci è riuscito. Casa Bianca pessimista: sarà una guerra lunga
Macron trova la sponda di Xi, intesa sulla ripresa della trattativa e sulla salvaguardia dell'integrità dell'Ucraina

Servizi
da p. 3 a p. 5

La strategia di Palazzo Chigi

**Alleati degli Usa
Ma con una Ue
più forte**

P. F. De Robertis

Mario Draghi è uno dei pochi premier italiani che non entrano nello Studio Ovale alla ricerca di una legittimazione personale, visto il prestigio di cui gode e il miracolo politico che è già in grado di presentare alla Casa Bianca: nonostante l'Italia sia uno dei Paesi europei dove l'antiamericanismo è più radicato e i sentimenti filorusi marcati, le istituzioni che contano si sono convintamente schierate al fianco della Nato e contro la Russia. Presidenza della Repubblica, palazzo Chigi, i due maggiori partiti (Pd e Fratelli d'Italia), il Parlamento stesso con voto unanime dal 24 febbraio non hanno mostrato segni di cedimento e i gangli vitali dello Stato al momento necessario si sono mossi come dovevano fare.

Continua a pagina 2

LA REGINA È MALFERMA: LA PRIMA VOLTA DEL PRINCIPE CARLO



Il principe del Galles, Carlo, 73 anni, è il figlio maggiore della regina Elisabetta

Il discorso del Re senza corona

Stavolta sua maestà Elisabetta ha voluto che fosse il turno del figlio Carlo, eterno principe ereditario. Così la Gran Bretagna ieri ha assistito al primo "di-

scorso della Regina" al Parlamento letto da Charles, con la corona deposta su una sedia accanto a lui. Segno che la regina 96enne, assente per problemi

di salute, resta comunque in carica. Ma segno anche che il principe Carlo non ha intenzione di rinunciare al trono.

Giardina a pagina 15

DALLE CITTÀ

Firenze

**Scale mobili
o tapis roulant
per salire
al Forte Belvedere**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Alcol ai minorenni
Stop alla licenza
per un mese**

Spiano in Cronaca

Firenze

**Sgarbi porta
la Pace di Kiev
a Palazzo Vecchio**

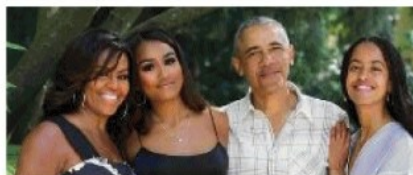
Mugnaini in Cronaca



Una ragazza presa di mira: «Vado alla polizia»

**Alpini, molestie, denunce
Guerini: tolleranza zero**

Spadazzi e Belardetti alle pagine 12 e 13



Ritratto di famiglia, a 13 anni dalla Casa Bianca

**Obama coi capelli bianchi
Le figlie felici e fidanzate**

Servizio a pagina 16

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

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.p.A. Il logo ActiV è di proprietà di Bioactor S.p.A.



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 110

Mercoledì 11 maggio 2022



Oggi con Design

In Italia € 1,70



Studio Ovale
Mario Draghi e Joe Biden ieri a colloquio nello studio del presidente americano alla Casa Bianca
NIKOLAS KAMM/AFIP

Il patto della Casa Bianca

Intesa tra i due leader a Washington. Draghi: insieme contro Putin, basta massacri. Biden: hai unito Nato e Ue. Ma Salvini non ci sta e fa sponda con Conte per attaccare il governo: "Se chiedono più armi, noi diremo no"

L'intelligence Usa: guerra in stallo, durerà a lungo. Xi: tregua subito

Il commento

L'Italia ponte sull'Atlantico

di Claudio Tito

Nella crisi ucraina l'Unione europea ha dimostrato di essere irrilevante in politica estera. I motivi sono molteplici, ma il risultato più evidente è che i rapporti internazionali si stanno ricostituendo. **● a pagina 35**

Il retroscena

Perché l'America punta sul premier

dal nostro inviato a Washington
Paolo Mastrolilli

L'Italia pilastro dell'alleanza occidentale che cerca di fermare Putin, difendendo democrazia e libertà. **● a pagina 3**

I fronti aperti

Tutti gli aiuti militari che hanno fermato i russi

di Gianluca Di Feo
● a pagina 4

Stop a un gasdotto ucraino A rischio forniture europee

di Carlotta Scozzari
● a pagina 8

dal nostro inviato a Washington
Tommaso Ciriaco

Cinque sedie sparse a caso attorno alla scrivania di Joe Biden raccontano di un briefing appena concluso in fretta e furia. **● a pagina 2 con servizi da pagina 4 a pagina 13**

Le idee

Europa, svegliati e diventa più politica

di Gustavo Zagrebelsky

Sull'eterna questione del rapporto tra l'etica e la politica, realisti e moralisti si scambiano accuse reciproche. La politica, per i realisti, è il regno dei fatti, non dei *paternoster*, per i moralisti, deve essere il regno dei valori, non della nuda forza. Non saprei aggiungere nulla a una polemica infinita come è questa, fatta di distinguo, di sfumature, di tentativi di conciliazione sempre falliti. **● a pagina 15**

L'indagine

Scoperto l'impero romano della 'ndrangheta

di Giuseppe Pignatone

Le indagini che hanno portato all'arresto di 77 persone confermano molte conoscenze già acquisite sulla 'ndrangheta. **● a pagina 35 con servizi di Bulfon e Ossino ● alle pagine 20 e 21**

Il turismo

Garavaglia: per salvare l'estate più lavoratori esteri

di Rosaria Amato



● a pagina 25

Il caso Alpini

Quelle molestie non chiamiamole goliardate

di Michela Marzano

Non si tratta affatto di goliardate. Nessuna donna si diverte quando viene insultata, palpatata o intimidita da un uomo. **● a pagina 34 con un servizio di Venturi e Ziniti ● a pagina 22**

In Gran Bretagna

Carlo vicino al trono In Parlamento sostituisce la Regina

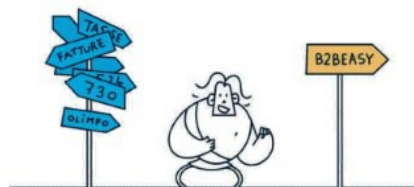
di Antonello Guerrero
da Londra



La corona di Elisabetta e Carlo

● a pagina 18

B2beasy: la fatturazione elettronica ideale per tutti, perfetta per i forfettari



Il riposo dell'eroe della partita IVA a partire da 1€ al mese



eroidellapartitaiva.it



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 Vinciguerra, 1 - Tel. 02/514941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con libro "Anche i partigiani però..." € 11,60

NZ



IL FESTIVAL
QUELLA SINFONIA
EUROARCOBALENO
GIULIA ZONCA

Una mossa erotica retrò e un testo sexy vegano. Con questo duo di Albania e Lettonia l'Eurovision entra in casa della gente e dice di che pasta è fatto. - PAGINE 30 E 31



LACITTÀ
TORINO SA RIDERE
MA NON HA MOTIVI
PIERO CHIAMBRETTI

Sebastian Schwarz direttore artistico del Regio di Torino, sprona la città ad «un cambio di atteggiamento», chiede di «superare lo spirito sabaudò»: in altre parole non gli piacciono. - PAGINA 31



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N.128 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

IL VERTICE DI WASHINGTON RAFFORZA L'ASSE TRANSATLANTICO. PALAZZO CHIGI: TROVARE IL MODO PER NON UMILIARE MOSCA

Draghi: "Fermare il massacro"

Il premier a Biden: "Putin pensava di dividerci, ha fallito". Kiev: "Migliaia di corpi di soldati russi abbandonati"

ILARIO LOMBARDO
ALBERTO SIMONI

«I legami fra i nostri Paesi escono rafforzati dalla guerra in Ucraina. Se Putin pensava di dividerci, ha fallito». Un'ora di colloquio Draghi-Biden e la domanda che Draghi pone anche a nome dell'Ue: Washington e Londra sono pronte a cercare il cessate il fuoco, il negoziato? - PAGINE 2-3



MANUEL BALDI CINETIA/AP

L'AMERICA

MA GLI USA POSSONO ANCHE AVERE TORTO
DOMENICO QUIRICO

Prefazione. Necessaria. Porre la domanda non significa affatto cadere nella vecchia ossessione anti-americana composta di anticaglie marxiste un poco colorate di verde da una parte o di avversione da destra per la democrazia e per l'economia liberista. Nessuna fantascienza compensatoria per fare dispetto a una Storia che non ci ha dato ragione, o smorfie di sdegno nei confronti di un modello, per carità. - PAGINA 13

L'EUROPA

IL NUCLEO FEDERALE CHE SERVE ALLA UE
ALESSANDRO DENICOLA

L'aggressione russa all'Ucraina ha creato un sussulto di consapevolezza all'interno dell'Unione Europea, ancor maggiore di quanto non avessero fatto la Brexit e la pandemia. La politica estera, quella di difesa e dell'energia non sembrano più gestibili efficacemente se non in un contesto europeo. Il Recovery fund è già stato un grande passo in avanti in tema di bilancio e di gestione in comune delle risorse, ma i carri armati di Putin hanno scosso coscienze e intelligenze. - PAGINA 27



EDITH KALCHOVA/AP

I REPORTAGE

"Così diamo la caccia agli assassini di Bucha"
Niccolò Zancan

Dall'inferno dell'Azovstal le foto dei sopravvissuti
Anna Zafesova

L'ANALISI

LA TV, LA LIBERTÀ E LA PROPAGANDA
MASSIMO RECALCATI

Un recente manifesto che riunisce noti giornalisti invita a verificare le prove, procedere con cautela nella lettura dei fatti. Quanti sono stati i bambini uccisi? - PAGINA 27

LE STORIE

Ludmylla, che è stata prigioniera dei russi
Francesca Mannocchi

Novaya Gazeta Europe "Putin, consenso forzato"
Aleksy Levinson

LA PANDEMIA

Burioni e il vaccino "Funziona e ci salverà dall'ondata d'autunno"

FRANCESCO RIGATELLI



INTERVISTA - PAGINA 17

I DIRITTI

"ALPINI UBRIACHI CIFATE SCHIFO"

ELENA STANCANELLI

Fate schifo. Potrebbero essere i nostri padri, anzi no, i nonni, dicono le ragazze che hanno avuto a che fare con gli alpini radunati a Rimini. Ragazze che lavorano nei bar e sono state costrette a servirvi, a subire quei comportamenti grotteschi, ragazze vestite come pare a loro, stupefatte di sentire commenti che immaginavano estinti. CHIARA BALDI - PAGINA 18

LA POLEMICA

TEOREMA FRANCHI E DONNE SCHIAVE

NADIA TERRANOVA

Siccome il diavolo è nei dettagli, nell'ennesimo discorso che ha fatto indignare il web, quello in cui Elisabetta Franchi ha detto che lei, per la sua azienda, spesso ha puntato sugli uomini, ha definito sé stessa un imprenditore. Non ha usato la parola imprenditrice, restando nell'antico equivoco che il femminile sia ghezzizzante e il maschile universale. - PAGINA 28

BUONGIORNO

'Ndrangheta capitale

MATTIA FELTRI

Ogni tanto a Roma ci svegliamo e c'è stata una retata di 'ndranghettisti. Anzi, una maxiretata. Ieri settantasette arresti di appartenenti della 'ndrina Alvaro e ventiquattro attività commerciali sotto sequestro. Seguiranno dibattiti sociologici e criminologici, e li ascolteremo con attenzione e la dovuta presunzione di colpevolezza, ovvero presupponendo che stavolta sia vero. Giusto con un minimo di scetticismo perché, a parte la carnevalata di Mafia Capitale, da cui abbiamo tratto l'eredità di cinque anni con la banda degli onesti di Virginia Raggi, io ricordo la maxiretata del 2009. Le cronache incedevano al passo dell'oca: il quadro è chiaro, i magistrati hanno accertato, i clan hanno allungato i tentacoli, e così via. Anche allora gli arresti furono decine, anche allora c'entrava la 'ndrina Alvaro e anche allora atti-

vità commerciali sotto sequestro, ben centoventidue. Fra di esse, il Café di Paris di via Veneto, per cui alla sociologia e alla criminologia si aggiunge il costume, con la stragante memoria della Dolce Vita, perduta e infine inabissata nella vergogna. Due anni dopo, il Café de Paris fu confiscato, la nuova proprietà stabilita dal tribunale, i dipendenti licenziati. Nel 2014, la Cassazione annullò la confisca e nel 2020 la sentenza d'Appello ribaltò quella di primo grado: la 'ndrangheta non c'entrava niente, il Café de Paris, purtroppo in disfacimento, andava restituito al proprietario. Il Café de Paris e tutte le altre centoventuno attività. Che fine abbiano fatto le centoventuno attività lo ignoro, ma quando passeggiavo in via Veneto guardavo sempre il Café de Paris, ormai chiuso e abbandonato.

La tua firma contro il cancro è la nostra energia per la ricerca.

5X1000

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA
C.F. 97519070011

#sostienicandiolò



ISTITUTO DI CARDOLOGIA - IRCS
FONDAZIONE PIEMONTESE PER LA RICERCA NEL CANCRO ONLUS



DIAMO VITA AL DOMANI



www.eurovita.it

EUROVITA

Finisce 8 a 6 la partita da 3,6 miliardi tra Open Fiber e Tim per posare la fibra ottica

La società infrastrutturale si aggiudica la maggior parte dei lotti per le aree grigie del piano Italia 1 Giga Bertolino e Follis a pagina 14



il quotidiano dei mercati finanziari

Ferragamo verso un raddoppio del fatturato nel medio termine

Nel 2023 investimenti per 400 milioni finiranno per incidere sull'ebit

Camurati in MF Fashion

Anno XXXCVI n. 91
Mercoledì 11 Maggio 2022
€2,00 *Classificatori*



DIAMO VITA AL DOMANI



www.eurovita.it

EUROVITA

FTSE MIB +1,04% 23.070 DOW JONES -0,01% 32.241 NASDAQ +1,73% 11.824 DAX +1,15% 13.535 SPREAD 200 (-3) €/S 1,0554

NON TORNANO I CONTI DELLA NORMA DEL GOVERNO SUGLI EXTRAPROFITTI

Un flop la tassa su Eni & c.

L'esecutivo stima un **prelievo straordinario** di circa 11 miliardi, ma ne **mancano 9**
Come può l'Italia, senza nucleare e carbone, pesare **per il 22%** del totale europeo?
Allarme in Ucraina: stop al transito di un terzo del gas che **Gazprom** invia in Europa

IL NASDAQ RIMBALZA DOPO AVER PERSO IL 10% NELLE TRE SEDUTE PRECEDENTI

Bertolino e Zoppo alle pagine 2 e 3

 <p>REMUNERAZIONE DEI SOCI Unicredit conferma i piani: buyback da 1,6 miliardi al via con l'ok della Bce</p> <p><small>Qualieri a pagina 8</small></p>	<p>IMMOBILIARE Tasso medio dei mutui a marzo sopra il 2% Al top dal 2019</p> <p><small>Mandi a pagina 8</small></p>	 <p>AGEVOLAZIONI Il Mise aumenta gli strumenti per il rilancio delle aree di crisi industriale</p> <p><small>Pira a pagina 4</small></p>
---	--	---

DIAMO VITA AL DOMANI

Eurovita è una compagnia di assicurazioni vita *indipendente* con una forte spinta all'*innovazione* che costruisce insieme ai propri partner soluzioni flessibili per soddisfare le esigenze di *investimento, risparmio, previdenza e protezione.*





Visita il sito www.eurovita.it

EUROVITA

Informare

Trieste

DFDS compra la società ferroviaria tedesca primeRail

Istituita la nuova divisione Rail

Il gruppo armatoriale e logistico danese DFDS ha siglato oggi un accordo per comprare la società ferroviaria tedesca primeRail che è stata costituita nel 2019 e con la quale nel 2020 il gruppo danese aveva istituito a Colonia l' Intermodal Transport competence Center con lo scopo di offrire soluzioni intermodali ai propri clienti. Peter Gellert Pedersen, vice presidente esecutivo e responsabile della divisione traghetti di DFDS, ha evidenziato che l' acquisizione rappresenta un passo importante nello sviluppo della presenza del gruppo danese nel settore intermodale combinando il trasporto ferroviario con quello marittimo. Con l' acquisizione DFDS istituisce la nuova divisione Rail in cui confluiscono le attività di primeRail e le attività intermodali sinora operate dal gruppo danese. La nuova area di business farà parte della divisione per il Mediterraneo di DFDS e verrà guidata da Patrick Zilles, attuale amministratore delegato di primeRail. «Da metà 2018, da quando abbiamo acquisito il nostro network turco di rotte - ha spiegato il responsabile della business unit Mediterranean, Lars Hoffman, riferendosi all' acquisizione della turca U.N. Ro-Ro (del 7 giugno 2018) - abbiamo imparato quanto valore le soluzioni di trasporto ferroviario possono aggiungere al nostro modello di business e al nostro network. Abbiamo ampliato la nostra rete e, con l' accentramento dell' attenzione sulle soluzioni green, l' ulteriore sviluppo di soluzioni basate sui treni rappresentano un passo naturale. Dal 2018 abbiamo raddoppiato il nostro numero di treni settimanali ed è quindi naturale compiere il prossimo passo. Abbiamo registrato una crescita della domanda di trasporto ferroviario combinato con i nostri servizi traghetto e logistici. Collaborare con primeRail ci consente di offrire ulteriori soluzioni intermodali. I clienti possono consegnare unità presso i nostri terminal in Turchia e ritirarle in Europa assai vicino alle destinazioni finali». La triestina Samer & Co. Shipping, agente generale di DFDS, ha evidenziato che, in quest' ambito, è centrale il ruolo dell' autostrada del mare gestita da DFDS nel **porto di Trieste** attraverso la controllata Samer Seaports & Terminals, dato che l' acquisizione di primeRail renderà sempre più centrale il **porto** giuliano quale accesso delle merci al mercato europeo. Già oggi le merci giunte a **Trieste** dalla Turchia attraverso l' autostrada del mare raggiungono via treno numerose destinazioni nell' Europa settentrionale e centrale per un totale di novanta viaggi a settimana.



A Trieste un aprile da record assoluto

TRIESTE - Prosegue la crescita del porto triestino 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 - ha concluso **D' Agostino** - la capacità di essere reattivi, ci porta anche ad essere sempre più competitivi'.



DFDS si ingrandisce: nuovi sviluppi per l' Autostrada del Mare che collega Trieste e Turchia

Oltre ai 90 treni settimanali già offerti, così le merci potranno raggiungere un ulteriore numero di destinazioni

Redazione

Trieste - DFDS e primeRail hanno firmato oggi un accordo che sancisce l'acquisizione da parte di DFDS della società di operatori ferroviari con sede in Germania a. L'acquisizione aumenta l'offerta ferroviaria di DFDS e testimonia l'ambizione di DFDS di trovare soluzioni sostenibili per continuare a fornire servizi affidabili e di valore. L'acquisizione segna anche il lancio della Business Unit DFDS Rail. primeRail fornisce servizi logistici di trasporto terrestre e marittimo, anche combinando la modalità ferroviaria con quella stradale, ed è stata fondata nel 2019. Nel 2020, DFDS ha avviato un nuovo 'Centro Competenze per il Trasporto Intermodale' a Colonia, in partnership con primeRail, per fornire soluzioni intermodali alla clientela DFDS. L'acquisizione è uno step fondamentale per realizzare l'ambizioso obiettivo di DFDS nel combinare i trasporti via traghetto e su rotaia. Peder Gellert Pedersen, Vicepresidente Esecutivo e a capo della Sezione Traghetti DFDS, spiega 'Per noi, questo è un importante passo strategico. Abbiamo cercato un partner con gli stessi valori e lo stesso orientamento commerciale di DFDS. primeRail è allineata a noi ed è quindi un' accoppiata perfetta. Colleghiamo i nostri porti agli interporti via ferrovia, offrendo così una rete di trasporto fluida e rispettosa dell' ambiente a beneficio dei nostri clienti e della società'. In questo quadro è centrale il ruolo dell' Autostrada del mare gestita da DFDS nel **porto** di **Trieste** - il primo **porto** italiano per intermodalità - attraverso la controllata Samer Seaports & Terminals: il nuovo assetto di DFDS, con una business unit dedicata al trasporto merci ferroviario e l' acquisizione del player primeRail vedrà sempre più centrale il **Porto** di **Trieste** quale accesso delle merci al mercato europeo. Giunte a **Trieste** dalla Turchia attraverso l' Autostrada del mare, le merci raggiungono via treno già oggi numerose destinazioni in Nord e Centro Europa per un totale di novanta viaggi a settimana: l' interazione con primeRail permetterà un ulteriore sviluppo e ulteriori benefici per il sistema portuale triestino.



Shipping Italy

Trieste

Dfds investe nelle ferrovie a beneficio (anche) del porto di Trieste

Annunciata l'acquisizione di primeRail che porterà a un potenziamento dell'intermodalità nave treno fra Turchia e Centro-Nord Europa

Il gruppo armatoriale e logistico danese Dfds e la società primeRail hanno firmato oggi un accordo che sancisce l'acquisizione della seconda da parte della prima composta da operatori ferroviari con sede in Germania. Una nota spiega che questa operazione aumenterà l'offerta ferroviaria di Dfds e rappresenta anche il lancio della business unit Dfds Rail. Fondata nel 2019 e con sede a Troisdorf, primeRail fornisce servizi logistici di trasporto combinato terrestre e marittimo; nel 2020 proprio con il gruppo danese aveva avviato un nuovo 'Competence center per il trasporto intermodale' a Colonia per fornire soluzioni intermodali alla clientela di Dfds. 'Colleghiamo i nostri porti agli interporti via ferrovia, offrendo così una rete di trasporto fluida e rispettosa dell'ambiente a beneficio dei nostri clienti e della società' ha sottolineato Peder Gellert Pedersen, vicepresidente esecutivo e vertice della business unit traghetti di Dfds, sottolineando che questa acquisizione rappresenta uno step fondamentale per realizzare l'obiettivo di combinare sempre di più i trasporti via mare a quelli su rotaia da e per il Centro e Nord Europa. La rinnovata business unit del gruppo danese dedicata al trasporto ferroviario merci comprenderà d'ora in poi sia primeRail e che le preesistenti attività intermodale di Dfds e sarà controllata dalla divisione Mediterraneo basata a **Trieste**; sarà guidata da Patrick Zilles, attualmente amministratore delegato di primeRail. Lars Hoffmann, responsabile della business unit Mediterranean, ha detto: 'Da quando abbiamo acquisito la nostra rete di collegamenti turchi a metà del 2018, abbiamo appreso quanto le soluzioni ferroviarie possano aggiungere valore al nostro modello di business e alla nostra rete. Espandiamo la nostra rete e con la crescente attenzione alle soluzioni green intendiamo sviluppare ulteriormente il nostro sistema ferroviario. Dal 2018, abbiamo raddoppiato il numero settimanale di treni; è pertanto logico fare il prossimo passo. Vediamo una domanda crescente per i trasporti ferroviari abbinati alle nostre rotte via mare e ai servizi logistici. L'unione con primeRail ci permette di offrire ulteriori soluzioni intermodali e i clienti potranno consegnare i propri carichi presso i nostri terminal in Turchia e ritirarle al punto più vicino alla destinazione finale in Europa'. In questo quadro è centrale il ruolo dell'Autostrada del mare gestita proprio dalla società danese nel **porto di Trieste** attraverso la controllata Samer Seaports & Terminals: 'Il nuovo assetto di Dfds, con una business unit dedicata al trasporto merci ferroviario e l'acquisizione del player primeRail vedrà sempre più centrale il **porto di Trieste** quale accesso delle merci al mercato europeo. Giunte a **Trieste** dalla Turchia attraverso l'autostrada del mare, le merci raggiungono via treno già oggi numerose destinazioni in Nord e Centro Europa per un totale di novanta viaggi a settimana: l'interazione con primeRail permetterà



Shipping Italy

Trieste

un ulteriore sviluppo e ulteriori benefici per il sistema portuale triestino' conclude la nota.

GDF SAVONA: TUTELA DEL MADE IN ITALY. DENUNCIATI DUE IMPRENDITORI PER COMMERCIALIZZAZIONE DI ELETTROPOMPE IDRAULICHE

(AGENPARL) - mar 10 maggio 2022 GUARDIA DI FINANZA Comando Provinciale Savona COMUNICATO STAMPA 10/05/2022 GDF SAVONA: TUTELA DEL MADE IN ITALY. DENUNCIATI DUE IMPRENDITORI PER COMMERCIALIZZAZIONE DI ELETTROPOMPE IDRAULICHE I Finzieri del Comando Provinciale di Savona hanno eseguito un' articolata attività di P.G., in materia di sicurezza prodotti, tutela del Made in Italy e anticontraffazione, nell' ambito della quale hanno proceduto al sequestro di nr. 1.726 elettropompe idrauliche custodite nei locali di due aziende di Tortona (AL) e Albignasego (PD). I militari del Gruppo di Savona e **Vado** Ligure (SV), hanno sottoposto a controllo, congiuntamente a funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Savona, un container nel quale erano stoccate elettropompe idrauliche, prodotte da un importante gruppo industriale cinese, leader mondiale nella produzione di questi dispositivi, destinate ad una società di Tortona, specializzata nella commercializzazione di questi articoli verso il Nord Africa ed il Medio Oriente. L' ispezione del container ha permesso di verificare che le pompe idrauliche risultavano identiche a due modelli pubblicizzati e commercializzati nel proprio sito Internet dalla società alessandrina, che riportavano tuttavia targhette metalliche con la denominazione stilizzata della società, la dicitura 'Made in Italy' e scritte che richiamavano i colori della bandiera italiana. Le Fiamme Gialle, seguendo il percorso commerciale delle elettropompe idrauliche, hanno accertato che i dispositivi venivano spediti dal **porto** di **Vado** Ligure, a mezzo ferrovia, presso l' Interporto di Padova, dove avveniva formalmente lo sdoganamento e l' introduzione dei beni nel territorio dello Stato. Le elettropompe venivano quindi trasportate nel capannone di una società di Albignasego, dove si procedeva alla rimozione delle etichette originali, degli imballaggi e dei libretti di uso e manutenzione riconducibili alla società produttrice cinese, ed alla loro sostituzione con analoghi componenti riportanti la denominazione stilizzata della società alessandrina, scritte richiamanti i colori della bandiera italiana, ma soprattutto la dicitura 'Made in Italy'. I Finzieri hanno quindi denunciato alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Alessandria i legali rappresentanti delle società di Tortona e Albignasego per i reati previsti e puniti dagli artt. 515 (frode in commercio) e 517 (prodotti industriale con segni mendaci) del codice penale, mentre le elettropompe idrauliche, del valore di oltre 400 mila euro, sono state poste sotto sequestro, a disposizione dell' Autorità Giudiziaria. Il procedimento è attualmente nella fase delle indagini preliminari e, pertanto, i provvedimenti finora adottati non implicano la colpevolezza degli indagati, non essendo stata assunta alcuna decisione di merito definitiva riguardante la responsabilità penale delle persone sottoposte ad indagini. La Guardia di Finanza prosegue la propria azione di contrasto



Agenparl

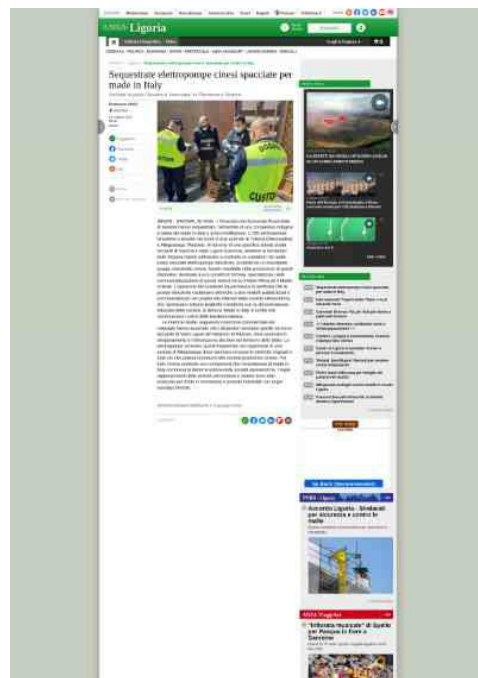
Savona, Vado

alle pratiche commerciali illecite, anche a tutela del 'Made In Italy', della sicurezza dei prodotti e della corretta concorrenza tra le imprese. Listen to this.

Sequestrate elettropompe cinesi spacciate per made in Italy

Arrivate in porto Savona e 'taroccate' in Piemonte e Veneto

(ANSA) - SAVONA, 10 MAG - I Finanziari del Comando Provinciale di Savona hanno sequestrato, nell'ambito di una complessa indagine a tutela del made in Italy e anticontraffazione, 1.726 elettropompe idrauliche custodite nei locali di due aziende di Tortona (Alessandria) e Albignasego (Padova). Al termine di una specifica attività svolta nei porti di Savona e **Vado** Ligure (Savona), assieme ai funzionari delle Dogane hanno sottoposto a controllo un container nel quale erano stoccate elettropompe idrauliche, prodotte da un importante gruppo industriale cinese, leader mondiale nella produzione di questi dispositivi, destinate a una società di Tortona, specializzata nella commercializzazione di questi articoli verso il Nord Africa ed il Medio Oriente. L'ispezione del container ha permesso di verificare che le pompe idrauliche risultavano identiche a due modelli pubblicizzati e commercializzati nel proprio sito Internet dalla società alessandrina, che riportavano tuttavia targhette metalliche con la denominazione stilizzata della società, la dicitura 'Made in Italy' e scritte che richiamavano i colori della bandiera italiana. Le Fiamme Gialle, seguendo il percorso commerciale del materiale hanno accertato che i dispositivi venivano spediti via treno dal **porto** di **Vado** Ligure all'Interporto di Padova, dove avveniva lo sdoganamento e l'introduzione dei beni nel territorio dello Stato. Le elettropompe venivano quindi trasportate nel capannone di una società di Albignasego dove venivano rimosse le etichette originali e tutto ciò che poteva ricondurre alla società produttrice cinese. Poi tutto veniva sostituito con componenti che rimandavano al made in Italy compresa la denominazione della società alessandrina. I legali rappresentanti delle società piemontese e veneta sono stati denunciati per frode in commercio e prodotti industriali con segni mendaci (ANSA).



Tutela del made in Italy, denunciati due imprenditori per commercializzazione di elettropompe idrauliche

La Guardia di Finanza prosegue la propria azione di contrasto alle pratiche commerciali illecite

I Finzieri del Comando Provinciale di Savona hanno eseguito un' articolata attività di polizia giudiziaria in materia di sicurezza prodotti, tutela del made in Italy e anticontraffazione, nell' ambito della quale hanno proceduto al sequestro di 1.726 elettropompe idrauliche custodite nei locali di due aziende di Tortona (AL) e Albignasego (PD). I militari del Gruppo di Savona, a seguito della specifica attività di analisi svolta nei porti di Savona e **Vado** Ligure, hanno sottoposto a controllo, congiuntamente a funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Savona, un container nel quale erano stoccate elettropompe idrauliche, prodotte da un importante gruppo industriale cinese, leader mondiale nella produzione di questi dispositivi, destinate ad una società di Tortona, specializzata nella commercializzazione di questi articoli verso il Nord Africa ed il Medio Oriente. L' ispezione ha permesso di verificare che le pompe idrauliche risultavano identiche a due modelli pubblicizzati e commercializzati nel proprio sito Internet dalla società alessandrina, che riportavano tuttavia targhette metalliche con la denominazione stilizzata della società, la dicitura "Made in Italy" e scritte che richiamavano i colori della bandiera italiana. Le Fiamme Gialle, seguendo il percorso commerciale delle elettropompe idrauliche, hanno accertato che i dispositivi venivano spediti dal **porto** di **Vado** Ligure, a mezzo ferrovia, presso l' Interporto di Padova, dove avveniva formalmente lo sdoganamento e l' introduzione dei beni nel territorio dello Stato. Le elettropompe venivano quindi trasportate nel capannone di una società di Albignasego, dove si procedeva alla rimozione delle etichette originali, degli imballaggi e dei libretti di uso e manutenzione riconducibili alla società produttrice cinese, ed alla loro sostituzione con analoghi componenti riportanti la denominazione stilizzata della società alessandrina, scritte richiamanti i colori della bandiera italiana, ma soprattutto la dicitura "Made in Italy". I Finzieri hanno quindi denunciato alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Alessandria i legali rappresentanti delle società di Tortona e Albignasego per i reati previsti e puniti dagli artt. 515 (frode in commercio) e 517 (prodotti industriale con segni mendaci) del codice penale, mentre le elettropompe idrauliche, del valore di oltre 400 mila euro, sono state poste sotto sequestro, a disposizione dell' Autorità Giudiziaria. Il procedimento è attualmente nella fase delle indagini preliminari e, pertanto, i provvedimenti finora adottati non implicano la colpevolezza degli indagati, non essendo stata assunta alcuna decisione di merito definitiva riguardante la responsabilità penale delle persone sottoposte ad indagini. La Guardia di Finanza prosegue la propria azione di contrasto alle pratiche commerciali illecite, anche a tutela del made In Italy, della sicurezza dei prodotti e della corretta concorrenza tra le imprese.



Informare

Genova, Voltri

Aggiudicato l' intervento di elettrificazione delle banchine del porto passeggeri di Genova

Progettazione esecutiva e lavori affidati all' Rti Nidec Asi

È stata aggiudicata al raggruppamento temporaneo di imprese Nidec Asi la progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori del progetto di elettrificazione delle banchine del porto passeggeri di **Genova**. L' importo di aggiudicazione dell' appalto è di 17,7 milioni di euro. Il progetto permetterà di migliorare la qualità dell' aria e mitigare l' impatto acustico attraverso la realizzazione di sei accosti che permetteranno alle navi da crociera e ai traghetti di spegnere i generatori di bordo.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Porto di Genova, aggiudicato l' appalto per il cold ironing

L' autorità di sistema portuale assegna alla RTI Nidec Asi la progettazione esecutiva e i lavori per l' elettrificazione di sei accosti per navi da crociera e traghetti, che potranno così spegnere i motori in sosta

L' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale ha aggiudicato al raggruppamento temporaneo di imprese Nidec Asi la progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori del progetto di elettrificazione delle banchine del **porto** passeggeri di **Genova**. Come spiega l' autorità portuale, «il progetto permetterà di migliorare la qualità dell' aria e mitigare l' impatto acustico attraverso la realizzazione di sei accosti che permetteranno alle navi da crociera e ai traghetti di spegnere i generatori di bordo».



Cold Ironing, aggiudicata la gara nel porto di Genova

Previsti accosti che permetteranno alle navi da crociera e ai traghetti di spegnere i generatori di bordo

Genova - È stata aggiudicata al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) Nidec Asi la progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori del progetto di elettrificazione delle banchine del **porto** passeggeri di **Genova**. Il progetto permetterà di migliorare la qualità dell' aria e mitigare l' impatto acustico attraverso la realizzazione di 6 accosti che permetteranno alle navi da crociera e ai traghetti di spegnere i generatori di bordo.

Giancarlo Barlazzi



Shipping Italy

Genova, Voltri

Diga di Genova: il sindaco Bucci incontra il super-consulente Silva ma non cambia idea

Parte della comunità portuale sposa allarme e proposte del tecnico dimissionario, ma il commissario e l' Adsp non correggeranno il progetto

Dopo che qualche giorno fa il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di **Genova** Paolo Emilio Signorini aveva annunciato di aver ricevuto il decreto di giudizio positivo in merito alla compatibilità ambientale del progetto preliminare della nuova diga foranea del **porto** di **Genova**, il Ministero della Transizione Ecologica ha ripristinato, a oltre un mese dall' attacco hacker, il relativo sito, pubblicando il documento. Oltre alle già note prescrizioni del Ministero della Cultura , l' ok alla Valutazione di Impatto Ambientale (qui il decreto) è condizionato al rispetto di quelle espresse dal Mite (qui nel dettaglio), che sono 8, delle quali 5 andranno ottemperate già con la progettazione esecutiva - a correggere o integrare cioè la progettazione di fattibilità tecnica ed economica (Pfte) - 'prima dell' inizio dei lavori'. Una delle più importanti fra esse riguarda 'il modello geotecnico su cui sono fondate le scelte preliminari di progettazione', che, secondo la Commissione di Via, 'appare inadeguato e potrebbe necessitare di profonde revisioni', essendo caratterizzato da 'approssimazioni' e 'incongruenze'. Osservazioni non dissimili a quelle di Piero Silva, l' ingegnere idraulico e docente universitario con 41 anni di esperienza internazionale 'dimessosi a marzo - parole sue - dal ruolo di Direttore Tecnico del gruppo PMC di Rina Consulting' in contrasto con la port authority genovese su osservazioni e proposte modificative alla Pfte presentate fra luglio 2021 e i primi mesi del 2022. Il Rina, a proposito del suo incarico, aveva precisato che si trattava di attività consulenziale per il Project management consulting (Pmc) ma 'non è dipendente né riveste o ha mai rivestito nella società alcuna carica, tanto meno quelle di Direttore Tecnico o di 'supervisore' della Nuova Diga di **Genova**' e che sulla questione ha parlato 'a titolo personale' Silva, come rivelato nelle scorse settimane da SHIPPINGITALY , ha redatto un documento di sintesi per rispondere alla 'richiesta di un gruppo qualificato di attori portuali genovesi di spiegare le ragioni delle mie dimissioni' e illustrare le correzioni che secondo lui permetterebbero di salvare il progetto e realizzare la diga nei tempi e ai costi previsti. Venerdì scorso, però, un incontro fra Silva e il sindaco Marco Bucci (che è anche commissario straordinario per il programma di opere portuali in cui rientra anche la stessa nuova diga), propiziato proprio dall' interessamento di parte della comunità portuale genovese, ha chiuso ogni spiraglio per la revisione del progetto e indotto l' ingegnere a rendere pubblica la sua relazione (la trovate qui). Il problema principale rilevato da Silva risiede appunto nella geotecnica della Pfte, che fa sì che la 'fattibilità tecnica non sia garantita'. Problematici in particolare 'il grande volume di rocce necessarie, in più proveniente da cave anche molto lontane' e 'la realizzazione a -50 metri di una consolidazione del fondale



Shipping Italy

Genova, Voltri

(necessaria per la presenza di uno spessore da 10 a 25 metri di limo argilloso a consistenza in pratica nulla) con colonne ballastate', operazione mai tentata al mondo. Insieme al 'layout squilibrato' (i cui problemi principali sono 'l'orientamento' non parallelo fra diga e canale e il doppio accesso che costringerà a manovre ed evoluzioni 'macchinose') si rischia di lanciarsi in 'un' opera proibitiva in costi e tempi di esecuzione'. Rimane riservata, per il momento, l'identità dei cinque operatori portuali che, preoccupati dalle considerazioni di Silva, lo hanno sostenuto e hanno caldeggiando l'incontro con Bucci, anche se l'intervista rilasciata ieri dal vicepresidente di Confrasperto, Gian Enzo Duci, all'emittente televisiva locale Telenord rivela uno dei nomi che certamente ha letto (e forse sostenuto) con attenzione lo studio del super-consulente: 'Alcune recenti analisi preoccupano la comunità portuale che i tempi possano non essere rispettati. Sarebbe opportuno che Signorini facesse un po' più di attenzione ad alcuni elementi poco chiari della progettazione'. Da evidenziare, da ultimo, come parte consistente del report di Silva sia dedicato alla possibile alternativa progettuale (fondata, in estrema sintesi, sulla realizzazione della diga su fondali a -30 metri), sintetizzata dall'immagine in pagina. Due canali d'accesso, ma organizzati in modo molto diverso (uno di soli 60 metri per il turismo, l'altro di 300 metri, parallelo alla nuova diga, fino a un cerchio di 800m da cui si diramano in modo lineare tutte le rotte verso gli accosti), con la realizzazione lungo la diga di un nuovo terminale di 1.200m di banchina e 12 ettari di piazzale, dove poter 'eventualmente collocare attività strategiche come accosti per piccole navi di prodotti chimici e depositi (del genere di quelli di Carmagnani e Superba) o un Terminale Smart Gnl', da collegarsi 'all'altezza del Ponte Somalia attraverso pipelines interrato e mediante ponte apribile per accesso ferroviario e stradale'.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Al via i nuovi test per Terminal Bettolo ma l' Adsp di Genova dimentica i depositi costieri

L' obiettivo è verificare la compatibilità di navi da almeno 5.700 Teu con l' operabilità del canale di Sampierdarena: previste 80 simulazioni con portacontainer, traghetti e ro-ro

Passare da navi da circa 5.000 Teu a unità da quasi 6.000: è questo l' obiettivo (minimo) cui aspira, almeno nel breve periodo, il gruppo Msc, concessionario del terminal container Bettolo di **Genova** tramite il braccio terminalistico Terminal Investment Ltd (Til). Come è noto la struttura, entrata in funzione nel 2020 dopo lavori dilungatisi ben oltre il previsto per 15 anni e dopo un investimento pubblico lievitato nel tempo dai 116 milioni di euro preventivati ai 232 di fine lavori (al netto di ulteriori interventi attualmente in corso), si è rivelata per queste stesse ragioni parzialmente superata: la dimensione è limitata, i piazzali presentano problemi di tenuta per gru di banchina moderne, il terminal non è dotato di raccordo ferroviario dedicato (Parco Rugna era in concessione al rivale Sech fino ai lavori di ampliamento che lo stanno interessando, dopodiché, una volta che si concluderanno, non è ancora stato chiarito dall' Autorità di Sistema Portuale chi lo gestirà). Ma soprattutto vi possono approdare navi relativamente piccole: in base ai test effettuati ancora nel 2020, la Capitaneria di Porto ha fissato i limiti di unità di 294 metri di lunghezza e 32 metri di larghezza, che hanno una capacità prossima ai 5.000 Teu. Deve essere, quindi, per venire incontro ai ben noti malumori di Msc che, come rivelato recentemente da SHIPPING ITALY , la port authority genovese ha deciso di investire ulteriori risorse pubbliche per una nuova tornata di test sull' accessibilità nautica, problematica per il fatto che, data la vicinanza della diga foranea, una nave ormeggiata a Terminal Bettolo, all' imboccatura, incide sulla navigabilità del canale che serve tutto il bacino di Sampierdarena. Ieri in Capitaneria di Porto è stato illustrato il programma dello studio, affidato alla casertana Imat. Come mostra questo stralcio della brochure presentata da Imat, per le simulazioni si partirà utilizzando la nave più grande oggi ammessa all' ormeggio, per poi 'effettuare eventuali altre simulazioni' con altri tre modelli di navi di maggiori dimensioni, capaci di trasportare rispettivamente circa 6.000, 9.000 e 9.500 Teu. In particolare l' obiettivo dello studio è quello di testare operatività di Bettolo e del canale al passaggio di unità terze in presenza di unità ormeggiate al terminal. Come mostra la seguente tabella, saranno 80 le simulazioni, 10 per ogni tipologia di nave in transito. Le prime 20 saranno effettuate il 17 e 18 maggio. Da notare come fra esse ci sia anche un traghetto, sebbene a Sampierdarena ad oggi non si effettui traffico passeggeri (l' istanza in proposito di Terminal San Giorgio è stata notoriamente rigettata dall' Adsp). E come, per contro, non verrà esaminato - forse per le dimensioni ridotte - il passaggio di navi chimichiere che invece servono terminal come Sampierdarena Olii o Silomar né quelle di navi cisterna che, secondo le intenzioni della stessa Adsp, approderanno nei prossimi anni a Ponte Somalia, su cui l' ente ha previsto



Shipping Italy

Genova, Voltri

il trasferimento dei depositi chimici di Superba e Carmagnani. Tutte società, non a caso, escluse (come le rappresentanze dei lavoratori) dalla lunga lista di soggetti invitati ieri dalla port authority alla riunione tenutasi presso la Capitaneria di porto, comprensiva non solo dei servizi tecnico nautici e delle altre istituzioni interessate alla tematica della sicurezza, ma anche delle compagnie marittime e dei terminalisti attivi a Sampierdarena (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, Comune, Regione, Prefettura, Consulenti Chimici del porto, Arpal, Vigili del Fuoco, Dogane, Asl, Bettolo, Msc, Ignazio Messina&C, Cma Cgm, Grimaldi, Hapag-Lloyd, Arkas, Spliethoff Maritime, Spinelli, Steinweg-Gmt, Terminal San Giorgio, Terminal Rinfuse, Eni, Esso, Linea Messina). Non informato e per questo piuttosto infastidito Beppe Costa, presidente di Sampierdarena Olii oltre che della sezione terminalisti di Confindustria **Genova**, ha così commentato: 'Non capisco come si possa non chiedere il parere di tutti i soggetti coinvolti, chiederemo lumi all' Autorità di sistema portuale al riguardo'.

Energia, Ugl Emilia-Romagna: "Preoccupati per petrolchimico di Ferrara e Ravenna"

Il segretario regionale del sindacato: "Guardiamo con attenzione alla proposta dell'Emilia-Romagna come hub nazionale per il gas, grazie anche alla funzione strategica del porto di Ravenna"

"Come Ugl nazionale abbiamo chiesto, per voce del nostro segretario generale Paolo Capone, l'adozione di un piano europeo per l'energia, un' immediata revisione del Pnrr per far fronte a quella che, a tutti gli effetti, è una vera e propria economia di guerra, e l'applicazione del 'Price cup' (un tetto fisso) sui costi energetici per evitare speculazioni. Su scala regionale, a tutela delle imprese, invitiamo il governatore Bonaccini ad approfondire le garanzie e dare risposte alle preoccupazioni sollevate dai territori del distretto petrolchimico ed energetico dell' Emilia-Romagna". A sollecitarlo è Tullia Bevilacqua, segretario regionale del sindacato Ugl. "In questo senso, a nostro parere, va nella giusta direzione la richiesta di un incontro urgente che la Regione ha avanzato con i vertici Eni-Versalis per verificare gli eventuali riflessi che potrebbero esserci anche in Emilia-Romagna con la chiusura dell'impianto di **Porto Marghera**. All' Ugl stanno particolarmente a cuore le sorti del petrolchimico di Ferrara e **Ravenna**": aggiunge ancora Bevilacqua. Il sindacato, vista la duplice emergenza internazionale in corso (i costi dell'energia e la guerra in Ucraina), ritiene fondamentale procedere verso il soddisfacimento del fabbisogno energetico nazionale. "Guardiamo con attenzione alla proposta dell' Emilia-Romagna come hub nazionale per il gas, grazie anche alla funzione strategica del **porto di Ravenna**, già dotato di infrastrutture a mare per l'ormeggio di navi che trasportano gas liquefatto, con lo stoccaggio e la rigassificazione, e per il collegamento a terra necessario all'immissione nella rete di distribuzione italiana", afferma il segretario regionale dell' Ugl Emilia-Romagna - Nell'ambito di un piano più complessivo che porti alla cessazione della dipendenza dalle forniture russe e si indirizzi verso fonti rinnovabili c'è anche il progetto del cosiddetto 'Parco eolico e del fotovoltaico galleggiante in Adriatico'. "Si comprendono le scelte del Governo per ridurre la forte dipendenza energetica del Paese dall'estero, ed in particolare dal gas della Russia. E' da tempo che la nostra organizzazione segnala la grossa difficoltà in cui si trova il settore dell'estrazione di idrocarburi nazionale per la mancanza di nuovi progetti in grado di sopperire al calo della produzione per il naturale esaurimento dei giacimenti già maturi. I motivi sono riconducibili alle norme nazionali, con l'introduzione del blocco delle attività in offshore all'interno delle 12 miglia dalla costa, con l'impedimento della messa in produzione dei giacimenti delle concessioni dell'alto Adriatico e l'applicazione del 'Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee', che ha comportato che la maggior parte delle concessioni in vigore ricadono in aree non idonee, a queste si aggiungono la complessità ed il ritardo degli iter autorizzativi. Dunque, per fare sì che la produzione nazionale di gas naturale, sia in grado di esercitare il ruolo riconosciuto



Ravenna Today

Ravenna

nel percorso della transizione energetica ed ecologica, essendo meno inquinante di quello importato, per le sue emissioni dovute al sistema di trasporto, sarà necessario avviare i giacimenti noti attualmente chiusi, utilizzando possibilmente le facilities esistenti": commenta Tullia Bevilacqua, mentre il sindacato manifesta "preoccupazione" per l'ipotesi da parte di Eni di costituire una newco nel Distretto Centro Settentrionale. "Progetto da monitorare, perché potrebbe presagire un disimpegno, con ricadute negative sull'occupazione nel territorio romagnolo. Al riguardo, la federazione Ugl dei Chimici ha già chiesto alla società l'attivazione di un 'tavolo' unitario. Crediamo che sia fondamentale l'apporto di ogni forza sociale e politica per sostenere una filiera energetica che già da diverso tempo è al centro di un'importante trasformazione con notevole sacrificio, in termini di mezzi e personale, per promuovere un modello di sviluppo sostenibile, che al contempo risponda anche alle esigenze di competitività e di tipo sociale del Paese, in vista di un'auspicata fase di ripresa economica dopo il biennio nero della pandemia. Come sindacato stiamo già fornendo il nostro fattivo contributo nel 'tavolo regionale ad hoc'. Le tematiche locali, nazionali e globali sono interconnesse e dunque ogni riflessione deve maturare in tempi stretti. L'Ugl c'è": conclude il segretario regionale del sindacato Ugl Emilia-Romagna, Tullia Bevilacqua.

Crociere, i sindacati: 'Alle dogane mancano 29 persone, servono subito nuove assunzioni'

Secondo Cgil, Cisl e Uil nel terminal crociere di Ravenna "ad oggi sono in servizio 60 persone delle 89 previste dalla pianta organica"

"Più assunzioni per Ravenna dal concorso appena effettuato, immissioni di altri lavoratori attraverso gli strumenti della mobilità e del comando da altri enti, comprese le autonomie locali, con una maggiore flessibilità: affrontare l'avvio della stagione crocieristica, per l' Agenzia delle Dogane e Monopoli di Ravenna che si ritrova, già per l' attività ordinaria, con una carenza di organico di 29 persone, è una missione difficile, ma non impossibile. Ma occorre un' azione decisa da subito". Questo è quanto hanno fatto presente lunedì le organizzazioni sindacali confederali del pubblico impiego al prefetto Castrese De Rosa. Nel corso dell' incontro, al quale ha preso parte anche il dirigente dell' Ufficio delle Dogane di Ravenna, Giovanni Mario Ferente, Fp Cgil, Cisl FP e UilPa hanno illustrato al prefetto le problematiche: "Ad oggi sono in servizio 60 persone (di cui una parte impegnata stabilmente presso i presidi di fabbrica) delle 89 previste dalla pianta organica, ed entro fine anno il saldo sarà ulteriormente negativo dal momento che i nuovi ingressi per concorso non compenseranno il personale in uscita per mobilità e pensionamenti". Davanti all' emergenza "relativa alla impossibilità di garantire, allo stato attuale, il presidio del terminal crociere e al contempo lo svolgimento dell' attività ordinaria (rispetto dei termini connessi alle procedure di sdoganamento, alla verifica delle merci, alle procedure di accertamento e di controllo nel settore delle accise, agli orari di apertura al pubblico)", i sindacati hanno chiesto al prefetto di intervenire in tutte le sedi per sostenere la loro azione nell' interesse della comunità. I sindacati hanno fatto presente che, "oltre alla stagione crocieristica, è indispensabile pianificare anche per il medio e lungo termine l' attivazione di percorsi destinati ad incrementare stabilmente la dotazione organica della struttura, per sostenere i servizi e gli investimenti strategici come il futuro Hub portuale, e la piena operatività del **porto** e dell' indotto. Non secondaria, in quest' ottica, è la formazione specifica per gli operatori e una riorganizzazione più vocata all' attività portuale analogamente a quanto avviene a Civitavecchia e Genova". Come riferiscono i sindacati, il prefetto avrebbe assicurato il proprio impegno per sollecitare le parti coinvolte e cercare una soluzione in tempi rapidi.



Proseguo la rassegna Ravenna Seaside Events: gli appuntamenti dell' 11 e 12 maggio

Redazione

Proseguono gli incontri dei Ravenna Seaside Events, l' articolata rassegna di eventi organizzata da Comune di Ravenna, con il centro Europe direct della Romagna, che accompagnerà la comunità agli European Maritime Day del 19 e 20 maggio al Pala De André. Nei giorni dell' 11 e 12 maggio sono previste una serie di conferenze e seminari sui temi del mare di grande interesse per le cittadine e i cittadini, gli addetti ai lavori e il pubblico internazionale che per l' occasione di EMD convergerà a Ravenna. L' 11 maggio, dalle ore 15 alle 16.30 nella sala Convegni della sede dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, in via Antico Squero 31, la conferenza Masterplanning: spazi adeguati per una crescita **portuale** sicura. L' incontro, organizzato dal corpo Piloti del porto di Ravenna, tratterà aspetti e problemi della pianificazione dello sviluppo e del potenziamento dell' area **portuale**, con particolare attenzione ai temi dell' evoluzione della domanda, delle connessioni intermodali, delle normative nazionali e locali su temi ambientali, e delle tipologie e taglie dei traffici da intercettare e dunque dei relativi limiti spaziali e del loro adeguamento. Il 12 maggio, dalle ore 10 alle ore 13, a Palazzo Rasponi dalle Teste, Piazza Kennedy 12, si terrà invece la conferenza Normativa ambientale a beneficio e tutela del mare, organizzata dalla Capitaneria di porto di Ravenna. Nel corso dell' incontro verrà approfondito il ruolo delle navi non solo come vettori di trasporto attraverso i quali viaggia più dell' ottanta per cento delle merci nel mondo, ma anche come un micro-mondo dove vive una comunità viaggiante: 'l' equipaggio' che ha l' onere di rispettare le regole internazionali che si prefiggono l' obiettivo di preservare l' ambiente marino. European Maritime day. EMD è promosso da Commissione Europea - DG MARE- e Comune di Ravenna, con il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, d' intesa con Regione Emilia-Romagna, **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale e Camera di commercio di Ravenna. EMD (https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/index_en) è organizzato dalla Commissione Europea, Direzione Generale MARE, durante il quale la comunità marittima europea si incontra per creare reti, discutere e avviare un' azione comune in merito agli affari marittimi e l' economia blu sostenibile. Durante l' evento governi, istituzioni pubbliche, ONG, università e professionisti di aziende dell' Unione europea si riuniranno a Ravenna per confrontarsi sui temi riguardanti l' economia blu e l' ambiente marino, mettendo in campo soluzioni e progettualità per il futuro.



Sindacati: Dogane, subito assunzioni per garantire crociere e operatività al porto

Redazione

"Più assunzioni per Ravenna dal concorso appena effettuato, immissioni di altri lavoratori attraverso gli strumenti della mobilità e del comando da altri enti, comprese le autonomie locali, con una maggiore flessibilità: affrontare l'avvio della stagione crocieristica, per l' Agenzia delle Dogane e Monopoli di Ravenna che si ritrova - già per l' attività ordinaria - con una carenza di organico di 29 persone, è una missione difficile, ma non impossibile. Ma occorre un' azione decisa da subito, come hanno rappresentato ieri le organizzazioni sindacali confederali del pubblico impiego al prefetto Castrese De Rosa. Nel corso dell' incontro, al quale ha preso parte anche il dirigente dell' Ufficio delle Dogane di Ravenna, Giovanni Mario Ferente, sono state illustrate al rappresentante del Governo le annose problematiche: ad oggi sono in servizio 60 persone (di cui una parte impegnata stabilmente presso i presidi di fabbrica) delle 89 previste dalla pianta organica, ed entro fine anno il saldo sarà ulteriormente negativo dal momento che i nuovi ingressi per concorso non compenseranno il personale in uscita per mobilità e pensionamenti. Davanti all' 'emergenza annunciata' relativa alla impossibilità di garantire, allo stato attuale, il presidio del terminal crociere e al contempo lo svolgimento dell' attività ordinaria (rispetto dei termini connessi alle procedure di sdoganamento, alla verifica delle merci, alle procedure di accertamento e di controllo nel settore delle accise, agli orari di apertura al pubblico), sulla quale hanno lanciato l' allarme fin dal settembre scorso, Fp Cgil, Cisl FP e UilPa hanno chiesto al prefetto di intervenire in tutte le sedi per sostenere la loro azione nell' interesse della comunità. I sindacati hanno tenuto a far presente che, oltre alla stagione crocieristica, è indispensabile pianificare anche per il medio e lungo termine l' attivazione di percorsi destinati ad incrementare stabilmente la dotazione organica della struttura, per sostenere i servizi e gli investimenti strategici come il futuro Hub portuale, e la piena operatività del **porto** e dell' indotto. Non secondaria, in quest' ottica, è la formazione specifica per gli operatori e una riorganizzazione più vocata all' attività portuale analogamente a quanto avviene a Civitavecchia e Genova. Il prefetto, per parte sua, ascoltato il dirigente e le parti sindacali, ha assicurato il proprio impegno per sollecitare le parti coinvolte e cercare una soluzione in tempi rapidi." FP CGIL Ravenna - Maria Antonietta Cirillo Cisl FP Ravenna - Mario Giovanni Cozza UILPA Ravenna - Elena De Murtas.



Interporto Vespucci /Hub farmaceutico Pharma Valley "governance pubblico-privata vincente"

Interporto Vespucci, presentato stamani l' avvio del percorso di insediamento della Piattaforma logistica digitalizzata della Rete Toscana Pharma Valley. Iniziativa pubblico privata - A spiegare di cosa si tratta il presidente della Rete Toscana Pharma Valley, Giuseppe Seghi Recli.

Lucia Nappi **LIVORNO** - Presentato stamani presso l' Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, la Piattaforma logistica digitalizzata della Rete Toscana Pharma Valley , hub del settore farmaceutico per il Centro-Nord e il Centro-Sud Italia, Piattaforma "multi player e multi provider" che sorgerà all' interno dell' Interporto Vespucci, in un' area di 120 mila mq e di cui 60 mila mq di aree edificabili, suddivisi in due lotti di 30 mila mq ciascuno. Un progetto pubblico-privato in grado di generare sul territorio dalle 80 mila alle 120 mila nuove posizioni lavorative , specialistiche e ad alta professionalità. Di cosa si tratta nello specifico lo ha spiegato a CORRIERE MARITTIMO, il presidente della Rete Toscana Pharma Valley, Giuseppe Seghi Recli , ai margini della conferenza per la presentazione del progetto, che ha visto riuniti i protagonisti pubblico-privato che hanno reso possibile, l' avvio dell' insediamento, un percorso molto complesso, dal punto di vista burocratico, iniziato nel 2016, ma che ha ancora diversi nodi da sciogliere. (Vai alla video intervista) «Un progetto di sistema partito con l' ambizione di stimolare la collaborazione pubblico-privato , dove il pubblico ha generato le condizioni del contesto infrastrutturale e anche normativo del terreno, dove questa piattaforma avrebbe dovuto sorgere e esorgerà» - ha precisato Seghi Recli - « La parte privata invece ha assunto i rischi di far partire un progetto nuovo per le proprie logistiche, in una dinamica di governace soprattutto per le imprese life science del Contratto di rete che, si è rivelato un elemento vincente sia nell' affrontare in questi anni il percorso sul progetto, ma anche nell' aggregare nuove imprese. Siamo partiti da tre imprese fondatrici, oggi siamo arrivati a nove imprese nell' ambito life science , non solo farmaceutica, che attraverso il contratto di rete sono riuscite a dialogare, risolvere i problemi ed oggi essere ulteriormente attrattive rispetto alle imprese del centro Italia». Queste che ha descritto sono le imprese definite "retiste", inoltre il progetto vede una Piattaforma logistica definita "multi player e multi provider", chi sono i provider? «Sono stati selezionati dopo oltre un anno, abbiamo incontrato circa 30 imprese della logistica, nazionali e multinazionali, alla fine di questo lungo processo abbiamo selezionato non solo quattro provider ma anche quattro categorie di servizi specializzati. Abbiamo Bcube nella logistica industriale che gestirà la piattaforma, anche fisica, che sorgerà presso l' interporto e che farà da rifornimento agli stabilimenti anche in ambito delle materie prime in ingresso e dei prodotti finiti in uscita. Poi abbiamo due provider per la distribuzione su gomma e aereo : DHL distribuzione nazionale ed internazionale e Maersk per la distribuzione marittima e infine il Gruppo Palladio per l' Officina farmaceutica , che



Corriere Marittimo

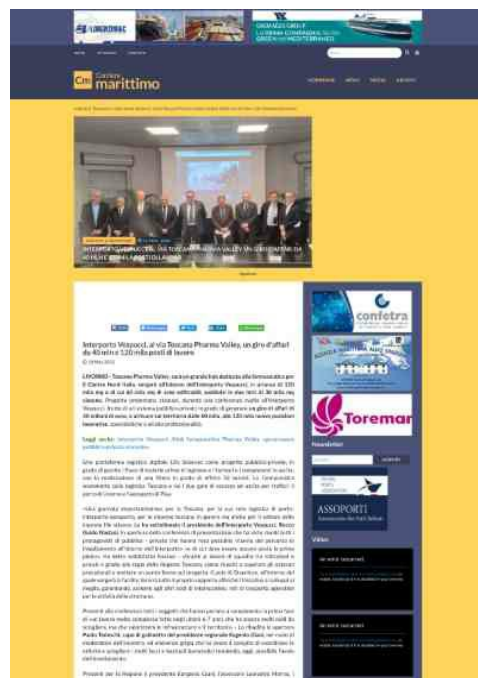
Livorno

nascerà all' interno della piattaforma, per confezionamenti e packaging». La scelta della Toscana è importante, l' interporto Vespucci si trova tra due gate per i traffici di accesso e uscita, che sono il porto di Livorno e l' aeroporto di Pisa. «Questa è stata la scelta principe del percorso pubblico-privato. Il pubblico ci ha guidato anche prendendo degli impegni, per il territorio stesso, per valorizzare le infrastrutture e quindi il porto e l' aeroporto oltre all' Interporto. Noi abbiamo fatto un percorso pubblico-privato che ha creato fiducia nella bontà di questo progetto e che ognuno facesse la propria parte, le imprese hanno fatto la propria e, le conferme che abbiamo avuto oggi anche da parte della Regione, del Comune, dell' Autorità portuale sono quelle di portare in fondo le promesse delle infrastrutture sul territorio». Pharma Toscana si pone come obiettivo diventare l' hub farmaceutico non solo per il Centro-Nord Italia, ma avete obiettivi più ampi «Come hub saremo in grado per la potenzialità, non solo come spazio e quindi di capacità, ma anche di servizi, perchè parliamo di multi servizi (32 servizi) quindi saremo in grado di attrarre le imprese del Life Science, non solo della regione ma anche del Centro-Nord del Centro-Sud. E anche quelle imprese che, magari, sono più lontane dal punto di vista geografico, e banalmente non hanno l' accesso marittimo. Quindi un hub come 'Piattaforma Toscana Pharma Valley' - che si presta ad essere utilizzato per una serie molteplice di servizi, scegliendo quelli di cui l' impresa tende maggiormente - ha una flessibilità e una modularità tale da poter attrarre molte imprese in un cluster che sicuramente avrà una rilevanza nazionale».

Interporto Vespucci, al via Toscana Pharma Valley, un giro d' affari da 40 mln e 120 mila posti di lavoro

10 May, 2022 **LIVORNO** - Toscana Pharma Valley , sarà un grande hub dedicato alla farmaceutica per il Centro Nord Italia , sorgerà all' interno dell' Interporto Vespucci, in un' area di 120 mila mq e di cui 60 mila mq di aree edificabili, suddivisi in due lotti di 30 mila mq ciascuno. Progetto presentato, stamani, durante una conferenza svolta all' Interporto Vespucci, frutto di un sistema pubblico-privato in grado di generare un giro di affari di 40 milioni di euro, e attivare sul territorio dalle 80 mila, alle 120 mila nuove posizioni lavorative , specialistiche e ad alta professionalità. Leggi anche: Interporto Vespucci /Hub farmaceutico Pharma Valley «governance pubblico-privata vincente» Una piattaforma logistico digitale Life Sciences come progetto pubblico-privato, in grado di gestire i flussi di materie prime in ingresso e i farmaci e i componenti in uscita, con la realizzazione di una filiera in grado di offrire 32 servizi. La farmaceutica scommette sulla logistica Toscana e sui i due gate di accesso ed uscita per traffici: il **porto di Livorno** e l' aeroporto di Pisa. «Una giornata importantissima» per la Toscana, per la sua rete logistica di **porto**-interporto-aeroporto, per le imprese toscane in genere ma anche per

il settore delle imprese life science. Lo ha sottolineato il presidente dell' Interporto Vespucci, Rocco Guido Nastasi, in apertura della conferenza di presentazione che ha visto riuniti tutti i protagonisti di pubblico - privato che hanno reso possibile «l' avvio del percorso di insediamento all' interno dell' Interporto» «e di cui deve essere ancora posta la prima pietra». Ha detto soddisfatto Nastasi - «Grazie al lavoro di squadra tra istituzioni e privati e grazie alla regia della Regione Toscana, siamo riusciti a superare gli ostacoli procedurali e mettere un punto fermo sul progetto. Il polo di Guasticce, all' interno del quale sorgerà la facility, fornirà tutto il proprio supporto affinché l' iniziativa si sviluppi al meglio, garantendo, assieme agli altri nodi di interscambio, reti di trasporto agevolate per le attività della struttura». Presenti alla conferenza tutti i soggetti che hanno portato a compimento la prima fase di «un lavoro molto complesso fatto negli ultimi 6-7 anni, che ha ancora molti nodi da sciogliere, ma che valorizzerà le infrastrutture e il territorio» - Lo ribadito in apertura Paolo Tedeschi, capo di gabinetto del presidente regionale Eugenio Giani , nel ruolo di moderatore dell' incontro, ed eminenza grigia che ha avuto il compito di coordinare le attività e sciogliere i molti lacci e laccioli burocratici rendendo, oggi, possibile l' avvio dell' insediamento. Presenti per la Regione il presidente Eurgenio Giani, l' assessore Leonardo Marras, i vertici dell' Interporto Vespucci Spa rappresentati quindi dal presidente Rocco Guido Nastasi, i sindaci di **Livorno** Luca Salvetti e di Collesalveti Adelio Antolini, il presidente di Confindustria **Livorno** e Massa Carrara, Piero Neri in rappresentanza anche di Confindustria Toscana, il presidente dell' AdSP Mar Tirreno



Corriere Marittimo

Livorno

Settentrionale (azionista di maggioranza dell' Interporto) Luciano Guerrieri. A presentare il progetto e la fase realizzativa della Piattaforma sono intervenuti: il presidente della Rete Toscana Pharma Valley, Giuseppe Seghi Recli, KPMG (partner tecnico del progetto) Corrado Bonadeo, Bcube E' seguita una Tavola Rotonda moderata da Silvia Pieraccini, Il Sole 24 ore che ha visto partecipare: Eli Lilly, Abiogen, RetImprese, DHL, Maersk e Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.P.A. Per il sindaco Salvetti il progetto è un «ulteriore elemento che aggiunge arricchimento al territorio: un percorso che ha avuto una accelerazione importante negli ultimi tempi» - ha specificato Salvetti - «Il nostro territorio è al centro di una nuova stagione. Questo però non ci deve bastare, dobbiamo andare avanti». Per il presidente di Confindustria, Neri, è questa una occasione di riaffermare l' impegno per la reindustrializzazione della Toscana, il Farma Valley, rappresenta un fattore importante. L' industria deve convergere verso il decisore pubblico che si deve impegnare a favorire azioni quali il reshoring. Il presidente del porto Guerrieri Guerrieri ha ricordato il ruolo strategico dell' Interporto, una struttura sulle cui potenzialità la Port Authority ha creduto fermamente, tanto da aver deciso di portare a termine, negli anni passati, una operazione di ricapitalizzazione che le ha consentito di passare dal 9,59% al 30% delle quote azionarie, diventando così il principale socio di riferimento. «La prossima approvazione della ZLS, Zona Logistica Specializzata, prometterà poi semplificazioni e vantaggi competitivi alle aziende che si insediano, favorendo lo sviluppo di progetti di logistica integrata, come quello della Pharma Valley» ha aggiunto. Guerrieri ha infine sottolineato quanto di buono è stato finora fatto, a livello di investimenti infrastrutturali e viari, per permettere al porto di trarre nuovi obiettivi di traffico e di ottimizzazione dei servizi connessi al trasporto della merce. «La Darsena Europa è ormai una realtà progettuale ben definita, i lavori per la realizzazione del Microtunnel proseguono, mentre sul lato ferroviario verrà presto realizzato lo scavalco tra l' Interporto e il Porto. Mancano, invece, i finanziamenti per la realizzazione del progetto Raccordo, e quindi dei collegamenti tra l' Interporto, la linea Collesalveti-Vada e la Variante di Pisa. L' opera è molto costosa. Ma sappiamo che il Ministero delle Infrastrutture sta facendo il possibile per trovare una soluzione». Lucia Nappi.

Logistica farmaceutica, Interporto vespucci: Marras: 'Vantaggio competitivo'

10 May, 2022 **LIVORNO** - Tante sfide e tante opportunità accompagnano il progetto della piattaforma farmaceutica che nascerà a Pisa: quella di una logistica ad esempio che diventa fattore competitivo e non solo un costo da considerare, un approccio da rivoluzione quasi copernicana come sottolineano in diversi, o la sfida dei benefici ambientali che arriveranno dalla riduzione dei chilometri di trasporto delle merci oggi effettuati su gomma. 'Questo progetto ci proietta verso una dimensione davvero importante, che darà un vantaggio competitivo straordinario alla Toscana - commenta l'assessore all' economia, Leonardo Marras, intervenuto all' iniziativa di presentazione del progetto all' Interporto di Guasticce - E' stata una corsa ostacoli ma alla fine ce l' abbiamo fatta e il primo ringraziamento va alle aziende che hanno deciso di investirci. Tutti insieme, pubblico e privato, abbiamo però trovato i percorsi capaci di farci arrivare al risultato finale'. Partita non chiusa, con lavoro ed alcuni nodi ancora da sciogliere, ma giro di boa importantissimo. 'Il mondo dopo la pandemia è cambiato - prosegue Marras - L' Europa ha capito che parte della produzione deve tornare in loco, ancor di più in un settore strategico come quello farmaceutico, e anche la logistica va dunque ripensata. Possiamo ambire a diventare il polo nazionale per il pharma'. 'La piattaforma ci apre un ventaglio di mercati verso tutta Europa - aggiunge - e i miglioramenti infrastrutturali a cui stiamo lavorando, assieme alla zona logistica semplificata a cui ci auguriamo che il Governo dia presto il via libera e che sarebbe una delle prime in Italia, assieme ancora alla possibilità di intervenire in futuro con crediti d' imposta a vantaggio di chi investirà, creano ulteriori condizioni di grande interesse'. Sulle tante opportunità e sul valore del modello costruito insieme da istituzioni e imprese sono tutti d' accordo. Gli industriali citano Henry Ford: 'Mettersi insieme è un inizio, rimanere insieme un progresso, lavorare insieme un successo'. I sindaci di **Livorno** e Collesalveti sono felici per la possibilità di tornare a fare business nei loro territori e che si possa tornare a trovare lavoro, oltre che della possibile sinergia con le università. Confindustria Toscana - con il presidente Neri di **Livorno** e Massa Carara che augura, con temirne marinesco, 'buon vento a tutti' - annuisce sulla possibilità di nuova occupazione di qualità e sul fatto che manifattura e logistica debbano convergere, anche per far tornare in Toscana aziende che avevano scelto di delocalizzare. Usa una metafora sportiva il presidente dell' Autorità portuale Guerrieri: 'un bel canestro da tre punti, cdntrato con un' azione ben fatta e costruita, che non vuol dire che la partita sia già vinta ma che si gioca bene'. E sul gioco di squadra che funziona torna anche il presidente dell' Interporto di Guasticce. Ma la piattaforma logistica farmaceutica di cui si serviranno le imprese di Toscana Pharma Valley potrebbe servire anche il pubblico e la sanità pubblica? La domanda arriva



Corriere Marittimo

Livorno

durante la tavola rotonda del convegno di presentazione che si è svolto all'interporto, rivolta all'assessore al diritto alla salute della Toscana Simone Bezzini. 'Noi siamo alla ricerca di un nuovo equilibrio tra qualità e quantità dei servizi e sostenibilità finanziaria - risponde Bezzini - e siamo disponibili a capire se e quali sinergie possano esserci. Due sono sicuramente gli aspetti concreti meritevoli di approfondimenti giuridici, verifiche di funzionalità e comparazioni di ordine economico: quello della distribuzione di farmaci per conto del sistema sanitario, una partita che vale oggi 140 milioni di euro, e quella della consegna a domicilio di alcuni prodotti particolari, come i farmaci chemioterapici che si assumono per via orale'. Poi una considerazione più generale. 'La sanità - ricorda l'assessore Bezzini - vuol dire anzitutto presidio di un diritto costituzionale, ma anche in questo caso dimostra di poter essere pure motore di sviluppo industriale. Si conferma un settore dal valore doppiamente strategico. Sulle scienze della vita la Toscana ha investito molto: ci crediamo da parecchi anni e il progetto della piattaforma farmaceutica non arriva per caso'. 'L'iniziativa della nuova piattaforma - conclude Giuseppe Seghi Recli, presidente della rete Toscana Pharma Valley - creerà valore sul territorio in Toscana e si predispose ad attrarre nuove imprese life science (farmaceutiche, medical devices, nutraceutica) del centro-nord e del centro-sud Italia e tutte quelle imprese ovunque ubicate che necessitano di un servizio logistico specializzato di accesso alla via marittima internazionale'. 'La Piattaforma logistica digitale - aggiunge - è un progetto di sistema, concepito sin dall'inizio attraverso una collaborazione pubblico-privata; che ha visto la parte pubblica creare le condizioni di contesto e la parte privata assumersi i propri rischi imprenditoriali e condividere una governance collegiale'.

Informare

Livorno

Un nuovo polo della logistica dedicato alla farmaceutica nell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci

I lavori dovrebbero concludersi nel primo trimestre del 2024

Un nuovo polo della logistica dedicato alla farmaceutica e al benessere nell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci. Il progetto è stato presentato oggi e nasce da lontano, su stimolo della Regione Toscana che nel 2015 pensò di riunire in un unico tavolo una trentina di aziende del territorio specializzate nella produzione di dispositivi medici, di farmaceutica, di integratori, di diagnostica. Nel 2018 venne sottoscritto un protocollo di intesa tra il Ministero dello Sviluppo economico, la Regione, le infrastrutture del territorio e le aziende a cui seguì la nascita della Rete toscana Pharma Valley e la selezione e individuazione, negli anni della crisi pandemica, dei provider logistici cui affidare la gestione della piattaforma dal punto di vista fisico, digitale e distributivo. Il percorso, conclusosi recentemente, ha portato all'individuazione di quattro soggetti: BCube per la gestione della logistica industriale, Maersk per la distribuzione via mare, DHL/Lufthansa per la distribuzione aerea e via gomma e Palladio-Pharma Partners per i servizi di officina farmaceutica. Nella nuova infrastruttura, che sorgerà all'interno del polo di Guasticce, verranno stoccati, lavorati, assemblati (kitting), impacchettati (packaging) e distribuiti migliaia di prodotti farmaceutici. La facility verrà realizzata in circa due anni (la prima pietra sarà posata entro la fine dell'anno e i lavori dovrebbero concludersi intorno al primo trimestre del 2024) e nascerà all'interno di una superficie di 125mila metri quadri, di cui 60mila di magazzini a temperatura controllata. Il progetto sarà modulare, diviso cioè in lotti e a regime potrà generare, tra servizi di logistica industriale, distribuzione e officina farmaceutica, un volume di affari di 40 milioni di euro. L'investimento, dall'acquisto della proprietà alla costruzione e successivo allestimento dell'immobile, vale attorno ai 70 milioni di euro e sarà sostenuto in modo congiunto da Bcube e dal fondo P3 Logistics Parks. La struttura, che avrà una capacità massima di 120mila posti pallet (65mila nella prima fase) e aree a differente temperatura controllata a seconda del tipo di merce stoccata, ambisce ad essere tra le più grandi piattaforme uniche di stoccaggio e di distribuzione d'Europa integralmente dedicate alle scienze della vita. L'obiettivo del progetto è quello di creare una piattaforma all-in-one che gestisca in modo integrato tutte le attività che portano il prodotto dal fornitore sino al consumatore finale e che sono connesse sia con i servizi inbound, ovvero di approvvigionamento e stoccaggio dei materiali necessari alla produzione (gestione giacenze, controllo qualità e quantità, imballaggio dei materiali e il rifornimento delle linee di produzione), che con quelli di stoccaggio e di distribuzione dei prodotti finiti (come il packaging, l'etichettatura degli imballi e la spedizione).



Italpress

Livorno

Francia, Stati Uniti e Spagna. E non sarà solo un magazzino fisico, più vicino dei depositi oggi utilizzati dalle aziende e situati a Milano e Roma, ma molto di più: sarà una piattaforma digitalizzata ed innovativa 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 servirsene e, perchè no, pure al pubblico, che nella sanità più territorialmente diffusa del post-Covid avrà forse bisogno di rimodulare logistica e distribuzione nei prossimi anni. Proprio la complessa regia pubblico-privata che fa da cornice ad un investimento che rimane sicuramente privato costituisce la cifra distintiva e il valore del progetto. E solo l'intervento pubblico - ricorda il presidente della Toscana Eugenio Giani - ha consentito di contemperare i diversi interessi in gioco all'interno di un più ampio interesse generale e regionale". La piattaforma 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 solo adesso - e presto cominceranno i lavori per la sua realizzazione, come annunciato oggi nel corso di un evento, organizzato in collaborazione con Confindustria Toscana e che si è svolto proprio all'Interporto di **Livorno**, promosso dalla 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 di **Livorno** e dello stesso Interporto Vespucci. La piattaforma logistica digitale che nascerà da qui a due anni è un investimento privato, di più imprese che si sono costituite in rete: siglato nel 2019, è stato in Italia il primo contratto di rete tra imprese delle scienze della vita e l'unico, al momento, a cui partecipano anche grandi imprese, potenzialmente in competizione, convinte che i vantaggi fossero superiori ai rischi. Ma nel progetto della piattaforma un ruolo forte l'ha avuto per l'appunto anche il pubblico e in particolare la Regione: di stimolo al confronto tra le aziende all'inizio, fin dal 2014, e di traino nella seconda fase, 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, con un aiuto pure nell'individuazione del terreno su cui sorgerà il hub e durante tutto l'iter autorizzativo. Un'alleanza insomma tra più aziende, un esempio di metodo e un modello di collaborazione tra pubblico e privato nell'elaborare politiche industriali: a beneficio delle imprese certo, a beneficio del territorio e del tessuto industriale ed economico di tutta la Toscana, una risorsa utile anche per una sanità pubblica territoriale destinata in futuro a crescere e un beneficio alla fine pure per il paziente. A fine 2020 il progetto è stato preso in carico dal Comitato interministeriale per l'attrazione degli investimenti, per la presenza di multinazionali. -foto ufficio stampa Regione Toscana- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Sognando la cornucopia sulla costa Toscana

LIVORNO Il sindaco Luca Salvetti parla di una pioggia d'oro sulla città, un miliardo di euro, che non sono noccioline. Il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani però va molto oltre: sul piatto della costa 60 miliardi di euro tra piani, proposte, esigenze. Occhio però: la cornucopia al momento è poco più che virtuale: come ha detto in streaming il ministro Enrico Giovannini vanno presentati presto e bene progetti concreti, e specialmente condivisi. E qui, almeno ad oggi. Casca l'asino. Sia Luca Salvetti, sia il presidente della Camera di commercio Riccardo Breda, hanno insistito sul mantra del bisogna pensare in toscano, ovvero smetterla con la difesa degli orticelli comunali. Nessuno l'ha detto però o almeno non l'abbiamo sentito nella affollata giornata di lavori di venerdì scorso è sembrato uno sculaccione all'ostracismo pisano sulla Darsena Europa. Superato? Speriamo. * Livornesi e pisani, grossetani e fiorentini, lucchesi, piombinesi e massesi: tutti insieme, tutti in positivo, tutti ad auspicare un comune impegno a lavorare davvero in sintonia. La lista della spesa ha occupato due pagine del quotidiano livornese Il Tirreno, con la puntuale e intelligente cronaca di Mauro Zucchelli: strade, autostrade, aeroporti, ferrovie, gallerie, banchine, interporto/retroporto, scavalco, ambiente e transizione ambientale, insediamenti produttivi in porto e nelle aree destinate, piattaforma logistica, cantieristica e nautica. A leggere tutto, sembra il Paese delle meraviglie; e noi tanti Alice che possiamo davvero piombarci dentro domattina. Poi sono arrivati anche i richiami concreti: occhio, perché la mancata realizzazione di tante e urgenti infrastrutture in Toscana ci sta costando dichiarazione di Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti 50 milioni di euro: questi veri, come si dice a Livorno di ciccia. E anche nella migliore delle ipotesi, il decollo veloce della sospirata zona semplificata ZLS, ci vorranno anni per rimediare. * C'è una sintesi concreta della giornata livornese in Camera di commercio? Guardando in positivo, sono state ribadite buone notizie che già sapevamo, ma con tempi finalmente certi: il Pharma Village a Guasticce, l'avvio della bonifica bellica per le opere foranee della Darsena Europa, il rientro di aziende che si erano decentrate all'estero risultato forse delle nuove tensioni di guerra la consapevolezza che la cornucopia esiste ma si verserà sulle aree interessate solo se i progetti saranno veloci e condivisi. E in fatto di velocità, tutti promettono ma poi a mantenere ci mette il suo freno la burocrazia: sul corridoio tirrenico (se ne parla da mezzo secolo) occorreranno ancora anni di carte bollate: sul tombamento in Darsena Toscana della sfociata dello Scolmatore (con i suoi fanghi-killer dei fondali) siamo a giocare con i progetti; sul porto turistico nel Mediceo, i lavori al sistema bacini di carenaggio, la ripartenza del compendio crociere si aspetta un parere del supremo organo romano che doveva arrivare lo scorso novembre E così via. La cornucopia del Paese delle meraviglie disegnato venerdì alla Camera di Commercio



La Gazzetta Marittima

Livorno

ancora sembra più che altro di tante belle parole di speranza. Purché non finisca come dicono gli scettici rompiballe: Le parole le porta via il vento.

Compendio bacini, firmata la concessione

LIVORNO - È stato firmato giovedì sera il contratto di concessione per l'aggiornamento ad Azimut Benetti del compendio dei bacini di carenaggio del **Porto di Livorno**. Dopo averlo annunciato ad inizio aprile al Propeller Club, il presidente dell' AdSP Luciano Guerrieri, ha finalmente messo così la parola fine ad una storia durata quasi dieci anni che ha anche visto l' affondamento del bacino galleggiante con l' 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 - afferma la nota dell' AdSP - 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 predisposti, 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'.



La Pharma Valley sbarca all' Interporto

di Redazione Port News

Fa un concreto passo in avanti il progetto del polo della logistica dedicata alla farmaceutica e al benessere. Stamani, nella Palazzina Colombo dell' Interporto Vespucci, è stata infatti presentata nei dettagli, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, la nuova infrastruttura che sorgerà all' interno del polo di Guasticce e nell' ambito della quale verranno stoccati, lavorati, assemblati (kitting), impacchettati (packaging) e distribuiti migliaia di prodotti farmaceutici. L' iniziativa nasce da lontano, su stimolo della Regione Toscana, che nel 2015 pensò di riunire in un unico tavolo una trentina di aziende del territorio, specializzate nella produzione di dispositivi medici, di farmaceutica, di integratori, di diagnostica. Da allora ne è passata di acqua sotto i ponti. Tra i passaggi più significativi: la sottoscrizione, nel 2018, del protocollo di intesa tra il Ministero dello Sviluppo Economico, la Regione, le Infrastrutture del Territorio e le Aziende; la successiva nascita della Rete toscana Pharma Valley (cui ha via via aderito un numero crescente di aziende, sino ad arrivare alle attuali nove: Kedrion, Molteni, Eli Lilly, GSK, Aboca, Abiogen, Galenica Senese, El.En., DS Diagnostica) e la selezione e

individuazione, negli anni della crisi pandemica, dei provider logistici cui affidare la gestione della piattaforma dal punto di vista fisico, digitale e distributivo. Il percorso, conclusosi recentemente, ha portato alla individuazione di quattro soggetti: BCube per la gestione della logistica industriale; Maersk per la distribuzione via mare, DHL/Lufthansa per la distribuzione aerea e via gomma, Palladio-Pharma Partners per i servizi di officina farmaceutica. Ne è nato un mix di competenze e specializzazioni che sotto la complessa regia pubblico-privata permetterà alla Toscana di rafforzare il proprio primato nella produzione farmaceutica, con oltre 16 mila addetti impiegati, 1500 ricercatori, 20 siti produttivi e un volume di export pari al 70% della produzione (con gli USA in testa come hub di destinazione). La facility verrà realizzata in circa due anni (la prima pietra sarà posata entro la fine dell' anno. I lavori dovrebbero concludersi intorno al primo trimestre del 2024) e nascerà all' interno di una superficie di 125 mila mq, di cui 60 mila mq di magazzini a temperatura controllata. Il progetto sarà modulare, diviso cioè in lotti e a regime potrà generare, tra servizi di logistica industriale, distribuzione e officina farmaceutica, un volume di affari di 40 milioni di euro. L' investimento, dall' acquisto della proprietà alla costruzione e successivo allestimento dell' immobile, vale attorno ai 70 milioni di euro e sarà sostenuto in modo congiunto da Bcube e dal fondo P3 Logistics Parks. La struttura ambisce ad essere tra le più grandi piattaforme uniche di stoccaggio e di distribuzione d' Europa integralmente dedicate alle scienze della vita. L' obiettivo del progetto è quello di creare una piattaforma all in , che gestisca in modo integrato tutte le attività che portano il prodotto dal fornitore sino al consumatore



Port News

Livorno

finale e che sono connesse sia con i servizi inbound , ovvero di approvvigionamento e stoccaggio dei materiali necessari alla produzione (gestione giacenze, controllo qualità e quantità, imballaggio dei materiali e il rifornimento delle linee di produzione), che con quelli di stoccaggio e di distribuzione dei prodotti finiti (come il packaging , l' etichettatura degli imballi e la spedizione). La struttura, che avrà a disposizione una capacità massima di 120 mila posti pallet (65 mila nella prima fase) e aree a temperatura controllata diversa, a seconda del tipo di merce stoccata (dalla materia prima al prodotto finito sino ai materiali di packaging), avrà un unico grande "cervellone" digitale, una control tower grazie alla quale sarà possibile processare, e mettere a disposizione del cliente, tutte le informazioni di un determinato prodotto. Grazie all' aggregazione e alla gestione dei dati, la Control Tower permetterà di individuare e risolvere tempestivamente qualsiasi falla presente all' interno della catena logistica, ma anche di migliorare l' efficienza, ottimizzando gli itinerari. La piattaforma farmaceutica sarà anche eco sostenibile, in quanto monterà un impianto fotovoltaico da 2,1 mw, favorendo un risparmio energetico di 2,5 milioni di KWh all' anno. Sarà anche ideato un sistema di raccolta delle acque piovane connesso ai servizi della piattaforma. Su questo fronte, potrebbe rivelarsi particolarmente interessante l' integrazione con il progetto per l' energia sostenibile dell' Interporto, che mira a installare nell' area pannelli fotovoltaici e un sistema cogenerazione in grado soddisfare tra l' 80% e il 100% delle esigenze degli inquilini della struttura. Chiaramente, il posizionamento della struttura nell' ambito dell' Interporto garantirà alle aziende impegnate nel progetto un indiscusso vantaggio operativo, stante la vicinanza ai principali nodi di interscambio della Regione, dall' Aeroporto di Pisa al **porto di Livorno**. In particolare, il progetto prevede la partenza di servizi air cargo dedicati al farmaceutico con partenza regolare dall' Aeroporto di Pisa e arrivo a quello tedesco di Francoforte, hub di riferimento per la spedizione della merce verso i mercati mondiali. Un dato, quest' ultimo, che evidenzia il valore della sinergia che **porto**, interporto e aeroporto possono attivare ai fini dell' ottimizzazione delle attività di approvvigionamento e distribuzione dei prodotti legati alla farmaceutica e alla life science, integrando le quattro modalità di trasporto. Buone notizie giungono anche dal fronte occupazionale, complessivamente si prevedono, a regime, assunzioni per un totale di oltre 150 figure professionali, altamente specializzate. Per il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, si tratta di un importante risultato che pubblico e privato sono riusciti a raggiungere nell' interesse del territorio: «Oggi abbiamo fatto un canestro da tre punti - ha detto durante il convegno, prendendo in prestito una metafora sportiva -, la partita non è ancora vinta ma la possiamo vincere se continueremo a fare rete». Guerrieri ha ricordato il ruolo strategico dell' Interporto, una struttura sulle cui potenzialità la Port Authority ha creduto fermamente, tanto da aver deciso di portare a termine, negli anni passati, una operazione di ricapitalizzazione che le ha consentito di passare dal 9,59% al 30% delle quote azionarie, diventando così il principale socio di riferimento. «La prossima approvazione della Zona Logistica Specializzata prometterà poi semplificazioni e vantaggi competitivi alle aziende che si insediano, favorendo

Port News

Livorno

lo sviluppo di progetti di logistica integrata, come quello della Pharma Valley» ha aggiunto. Guerrieri ha infine sottolineato quanto di buono è stato finora fatto, a livello di investimenti infrastrutturali e viari, per permettere al porto di traguardare nuovi obiettivi di traffico e di ottimizzazione dei servizi connessi al trasporto della merce. «La Darsena Europa è ormai una realtà progettuale ben definita, i lavori per la realizzazione del Microtunnel proseguono, mentre sul lato ferroviario verrà presto realizzato lo scavalco tra l' Interporto e il Porto. Mancano, invece, i finanziamenti per la realizzazione del progetto Raccordo, e quindi dei collegamenti tra l' Interporto, la linea Collesalvetti-Vada e la Variante di Pisa. L' opera è molto costosa. Ma sappiamo che il Ministero delle Infrastrutture sta facendo il possibile per trovare una soluzione». Soddisfatto anche il presidente dell' Interporto, Rocco Guido Nastasi, per il quale la presentazione di oggi dà avvio ad un percorso di crescita e sviluppo specialistico della strutture interportuale: «Grazie al lavoro di squadra tra istituzioni e privati e grazie alla regia della Regione Toscana, siamo riusciti a superare gli ostacoli procedurali e mettere un punto fermo sul progetto. Il polo di Guasticce, all' interno del quale sorgerà la facility, fornirà tutto il proprio supporto affinché l' iniziativa si sviluppi al meglio, garantendo, assieme agli altri nodi di interscambio, reti di trasporto agevolate per le attività della struttura». Numerosi gli interventi nel corso del convegno, che ha visto partecipare, tra gli altri, il presidente Piero Neri (Confindustria Livorno), i sindaci di Livorno e Collesalvetti, Luca Salvetti e Adelio Antolini, gli assessori regionali alle attività produttive e alla sanità, Leonardo Marras e Simone Bezzini, e molti rappresentanti delle aziende coinvolte nel progetto. Tra i vari relatori, in diversi hanno sottolineato il valore del sinergia attivata tra il pubblico e i privati. Una partnership che ha permesso di creare un sistema distributivo di eccellenza nell' ambito della farmaceutica. Per il presidente della Regione Toscana, si tratta di un' iniziativa determinante per il futuro della Regione, da più punti di vista: «Un salto di qualità e una tappa fondamentale per il rilancio del settore manifatturiero che passa attraverso produzioni di qualità».

Regione Toscana

Livorno

Logistica farmaceutica, Toscana Pharma Valley pronta ad iniziare i lavori a Livorno

Magazzini, uffici ed una piattaforma innovativa. Farà crescere l'economia, ma dei servizi si potrà servire anche la sanità pubblica. Il progetto costituisce un modello di collaborazione tra pubblico e privato

Il via dei lavori sarà probabilmente a luglio, per completarli entro due anni: a metà del 2024. In Toscana farmaceutica e scienze della vita, settori trainanti dell' economia toscana che hanno continuato a correre e creare posti di lavoro anche durante la pandemia - un' eccellenza nazionale per investimenti e ricerca ma anche per fatturato, terzo polo produttivo in Italia - scommettono sulla logisitca: su un grande hub capace di servire tutto il centro Italia, con flussi in uscita, tra i principali paesi esteri, verso Germania, Francia, Stati Uniti e Spagna. E non sarà solo un magazzino fisico, più vicino dei depositi oggi utilizzati dalle aziende e situati a Milano e Roma, ma molto di più: sarà una piattaforma digitalizzata ed innovativa 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 servirsene e, perchè no, pure al pubblico, che nella sanità più territorialmente diffusa del post-Covid avrà forse bisogno di rimodulare logistica e distribuzione nei prossimi anni. Proprio la complessa regia pubblico-privata che fa da cornice ad un investimento che rimane sicuramente privato costituisce la cifra distintiva e il valore del progetto. E solo l' intervento pubblico - ricorda il presidente della Toscana Eugenio Giani - ha consentito di contemperare i diversi interessi in gioco all' interno di un più ampio interesse generale e regionale'. La piattaforma 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 solo adesso - e presto cominceranno i lavori per la sua realizzazione, come annunciato oggi nel corso di un evento, organizzato in collaborazione con Confindustria Toscana e che si è svolto proprio all' Interporto di Livorno, promosso dalla 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 di Livorno e dello stesso Interporto Vespucci. La piattaforma logistica digitale che nascerà da qui a due anni è un investimento privato, di più imprese che si sono costituite in rete: siglato nel 2019, è stato in Italia il primo contratto di rete tra imprese delle scienze della vita e l' unico, al momento, a cui partecipano anche grandi imprese, potenzialmente in competizione, convinte che i vantaggi fossero superiori ai rischi. Ma nel progetto della piattaforma un ruolo forte l' ha avuto per l' appunto anche il pubblico e in particolare la Regione: di stimolo al confronto tra le aziende all' inizio, fin dal 2014, e di traino nella seconda fase, dal protocollo siglato nel 2018 presso il Ministero allo sviluppo economico agli investimenti sulle infrastrutture



Regione Toscana

Livorno

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, con un aiuto pure nell' individuazione del terreno su cui sorgerà l' hub e durante tutto l' iter autorizzativo. Un' alleanza insomma tra più aziende, un esempio di metodo e un modello di collaborazione tra pubblico e privato nell' elaborare politiche industriali: a beneficio delle imprese certo, a beneficio del territorio e del tessuto industriale ed economico di tutta la Toscana, una risorsa utile anche per una sanità pubblica territoriale destinata in futuro a crescere e un beneficio alla fine pure per il paziente. A fine 2020 il progetto è stato preso in carico dal Comitato interministeriale per l' attrazione degli investimenti, per la presenza di multinazionali. Cinque aziende riforniranno la piattaforma La struttura sarà a servizio all' inizio di cinque gruppi familiari e multinazionali della farmaceutica, nutraceutica e di apparecchiature mediche che producono in Toscana: Molteni, Eli Lilly Italia, Aboca, Abiogen, Galenica Senese. Ma alla rete Toscana Pharma Valley che l' hub l' ha ideato partecipano anche altre aziende: Diesse Diagnostica ed El.en, ad esempio, Kedrion pure. La sostiene pure, dall' esterno, Gsk Vaccines. E tutte queste imprese potranno decidere di servirsi della piattaforma in un secondo tempo. La scelta di Livorno Guardando a tutto il Centro Italia, Livorno e il suo interporto sono stati individuati da subito come l' ubicazione migliore. Per una questione logistica e di baricentro, anzitutto: il porto a cinque chilometri, l' aeroporto di Pisa a dodici, l' uscita diretta sulla superstrada FI-PI-LI, spazio a disposizione per allestire pallet per le spedizioni aeree e marittime all' interno della piattaforma. Ma c' è anche un secondo motivo: l' interporto è infatti destinato ad essere inserito nella futura zona logistica semplificata rafforzata, a cui da tempo lavora la Regione per creare corridoi doganali che aiuteranno gli scambi commerciali grazie a vantaggi amministrativi e fiscali. E questo è un ulteriore valore aggiunto. La giunta regionale ha già dato il via libera alla proposta tecnica, ora all' attenzione del Ministero. Primo e secondo lotto I terreni su cui sorgerà la piattaforma si estendono per 125 mila metri quadrati: il 30 per cento sono già dell' Interporto, il resto di privati. L' investimento, dall' acquisto della proprietà alla costruzione e successivo allestimento dell' immobile, vale attorno ai 70 milioni di euro, sostenuto in modo congiunto da Bcube e dal fondo P3 Logistics Parks. Vi lavoreranno circa cento persone (ed ancora di più a regime) e la struttura ambisce ad essere tra le più grandi piattaforme uniche di stoccaggio e di distribuzione d' Europa integralmente dedicate alle scienze della vita. Si parte con 30 mila metri quadrati coperti che a regime diventeranno il doppio, compresi uffici ed altre aree - prevista anche una piccola officina farmaceutica per piccole lavorazioni secondarie - e nel magazzino alto dodici metri, ecosostenibile ed alimentato da energia rinnovabile, ci sarà spazio per contenere fino a 120 mila pallet (con il primo lotto 65 mila) dei 600 mila che si pensa che possano essere movimentati in un anno. Contenuti in aree differenziate per temperatura. Si calcola che il volume di affari generato dal progetto possa essere di 40 milioni l' anno, con oltre cento posti di lavoro creati per la sola logistica industriale. Kpmg, società leader di servizi professionali alle aziende, è il consulente per

Regione Toscana

Livorno

conto delle imprese che ha aiutato a sviluppare l'idea. I vari servizi che saranno svolti all'interno della piattaforma sono stati affidati invece dalla rete d'impresa Toscana Pharma Valley a Bcube per la logistica industriale, a Maersk per la distribuzione marittima, a Dhl per il trasporto nazionale e internazionale su gomma e aereo (tra i progetti ci sono già due voli cargo da Pisa a Francoforte a settimana, novità assoluta perché oggi le merci dell'azienda non partono da Pisa) e a Palladio-Pharma partners per l'officina farmaceutica.

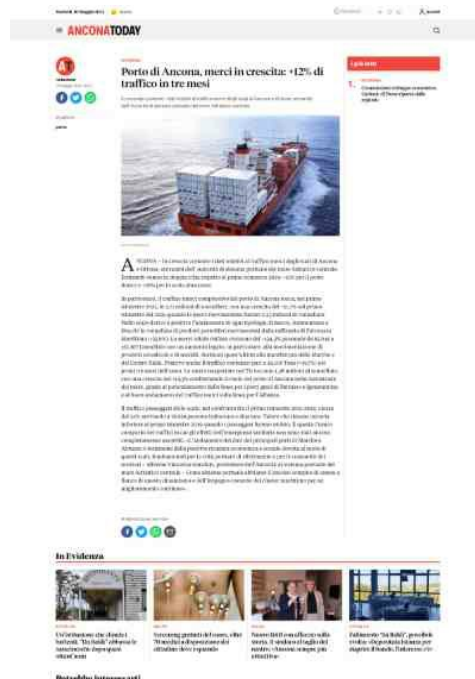
Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, merci in crescita: +12% di traffico in tre mesi

In crescita costante i dati relativi al traffico merci degli scali di Ancona e Ortona, entrambi dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale

ANCONA - In crescita costante i dati relativi al traffico merci degli scali di **Ancona** e Ortona, entrambi dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Entrambi vanno in doppia cifra rispetto al primo trimestre 2019: +12% per il **porto** dorico e +26% per lo scalo abruzzese. In particolare, il traffico merci complessivo del **porto** di **Ancona** tocca, nel primo trimestre 2022, le 2,71 milioni di tonnellate, con una crescita del +21,7% sul primo trimestre del 2021 quando le merci movimentate furono 2,23 milioni di tonnellate. Nello scalo dorico è positivo l' andamento di ogni tipologia di merce. Ammontano a 869.187 le tonnellate di prodotti petroliferi movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima (+25,6%). Le merci solide rinfuse crescono del +134,3% passando da 65.041 a 152.367 tonnellate con un aumento legato, in particolare, alla movimentazione di prodotti cerealicoli e di metalli, destinati quest' ultimi alla manifattura delle Marche e del Centro Italia. Positivo anche il traffico container pari a 42.107 Teus (+19,7%) nei primi tre mesi dell' anno. Le merci trasportate nei Tir toccano 1,38 milioni di tonnellate, con una crescita del +14,3% confermando il ruolo del **porto** di **Ancona** nelle Autostrade del mare, grazie al potenziamento delle linee per i porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e al buon andamento del traffico merci sulla linea per l' Albania. Il traffico passeggeri dello scalo, nel confronto fra il primo trimestre 2021-2022, cresce del 24% arrivando a 76.659 persone imbarcate e sbarcate. Valore che rimane tuttavia inferiore al primo trimestre 2019 quando i passeggeri furono 96.800. È questo l' unico comparto dei traffici in cui gli effetti dell' emergenza sanitaria non sono stati ancora completamente assorbiti. «L' andamento dei dati dei principali porti di Marche e Abruzzo è testimone della positiva ricaduta economica e sociale dovuta al ruolo di questi scali, fondamentali per le città portuali di riferimento e per le comunità dei territori - afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - Come sistema portuale abbiamo il preciso compito di essere a fianco di questo dinamismo e dell' impegno costante del cluster marittimo per un miglioramento continuo».



Porti: Ancona e Ortona, trimestre crescita merci doppia cifra

Adsp Mare Adriatico Centrale. In capoluogo Marche +24% passeggeri

(ANSA) - **ANCONA**, 10 MAG - Sono positivi i dati del traffico merci dei porti di **Ancona** e Ortona (Chieti) nel primo trimestre 2022. Secondo le elaborazioni dell' Ufficio Statistiche dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, gli scali registrano una crescita a doppia cifra rispetto al primo trimestre 2019: +12% per il **porto di Ancona** e +26% per lo scalo di Ortona. Rispetto al primo trimestre 2021, invece, fa sapere l' Adp del Mare Adriatico Centrale, **Ancona** ha fatto segnare +21,7% di traffico merci +21,7%. Nello scalo dorico è positivo l' andamento di ogni tipologia di merce. Ammontano a 869.187 le tonnellate di prodotti petroliferi movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima (+25,6%). Le merci solide rinfuse crescono del +134,3% passando da 65.041 a 152.367 tonnellate con un aumento legato, in particolare, alla movimentazione di prodotti cerealicoli e di metalli, destinati quest' ultimi alla manifattura delle Marche e del Centro Italia. Positivo ad **Ancona** anche il traffico container pari a 42.107 Teus (+19,7%) nei primi tre mesi dell' anno. Le merci trasportate nei Tir toccano 1,38 milioni di tonnellate, con una crescita del +14,3% confermando il ruolo del **porto di Ancona** nelle

Autostrade del mare, grazie al potenziamento delle linee per i porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e al buon andamento del traffico merci sulla linea per l' Albania. Il traffico passeggeri dello scalo, nel confronto fra il primo trimestre 2021-2022, cresce del 24% arrivando a 76.659 persone imbarcate e sbarcate. Valore che rimane comunque inferiore al primo trimestre 2019 quando i passeggeri furono 96.800. È questo l' unico comparto dei traffici in cui gli effetti dell' emergenza sanitaria non sono stati ancora completamente assorbiti. Quanto al **porto di Ortona**, il movimento complessivo delle merci nel primo trimestre 2022, è di 320.234 tonnellate, con una crescita del +13,3% sullo stesso trimestre del 2021 quando il traffico merci era stato di 282.558 tonnellate. Le merci liquide sono stabili (82.602 tonnellate); cresce il movimento delle merci rinfuse, pari a 237.632 tonnellate (+20,4%), che vede trainanti i prodotti metalliferi e i cereali. "L' andamento dei dati dei principali porti di Marche e Abruzzo è testimone della positiva ricaduta economica e sociale dovuta al ruolo di questi scali, fondamentali per le città portuali di riferimento e per le comunità dei territori - afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Come sistema portuale abbiamo il preciso compito di essere a fianco di questo dinamismo e dell' impegno costante del cluster marittimo per un miglioramento continuo". (ANSA).



Il via vai delle supernavi da crociera: sei "toccate" in otto giorni, ieri in città 670 turisti inglesi

ANCONA Sei navi da crociera in otto giorni, un via vai da record per il **porto** di Ancona. Dopo il quinto dei 22 approdi della Msc fantasia, avvenuto domenica, ieri c'è stato il ritorno della Marella Explorer 2, della compagnia Marella Cruises, per la prima delle 12 toccate previste quest' anno alla banchina 15. Mercoledì arriverà la Azamara Onward, nave di lusso della compagnia Azamara Cruises che attraccherà ad Ancona mezzogiorno in arrivo da Dubrovnik e salperà alle 8 di sera per Ravenna. Giovedì poi è previsto il viaggio inaugurale della Viking Mars, varata nello stabilimento di Fincantieri di Ancona, in partenza dalla banchina 15. Lunedì prossimo, la serie delle supernavi in arrivo continuerà con l'approdo con la Msc Fantasia, mentre il 16 mattina attraccherà alla banchina 15 la nave Nautica, della compagnia Oceania Cruises, in arrivo da Trieste. Lo scambio di creste Per il ritorno della Marella Explorer 2 ieri mattina c'è stato uno scambio del crest a bordo. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, e il Comandante del **porto** di Ancona, Capitano di Vascello Donato De Carolis, sono stati accolti dallo Staff Captain Leonardo Abitta. Arrivata alla banchina 15, Marella Explorer 2 ospita a bordo 1.330 persone di cui 660 componenti dell'equipaggio. I 670 crocieristi, in maggioranza di nazionalità inglese, hanno visitato la città di Ancona. «La nave della compagnia di navigazione Marella Cruises - si legge in una nota dell'autorità portuale - è tornata nel **porto** di Ancona dopo il rallentamento del settore dovuto alle conseguenze dell'emergenza sanitaria. Fino ad ottobre attraccherà 12 volte nello scalo dorico su un calendario programmato di 44 toccate complessive di crociere fino a dicembre. Dai Caraibi Dopo aver navigato, durante i mesi invernali, nei mari dei Caraibi, la nave viaggerà d'estate nel mare Adriatico toccando i porti di Dubrovnik, Spalato e Zara, in Croazia, Kotor in Montenegro, Corfù in Grecia, Ravenna, Taranto con alcuni itinerari che toccheranno anche Messina e La Valletta, a Malta. Da Ancona, alle 18, si dirigerà a Capodistria, in Slovenia». Ieri anche il sindaco Valeria Mancinelli ha dato il benvenuto alla nave e ai suoi passeggeri, con un messaggio sul suo profilo Facebook. «Settimana intensa nel del **porto** di Ancona, benvenuta nave Marella!». Andrea Maccarone © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nel primo trimestre il traffico delle merci nel porto di Ancona è aumentato del +21,7%

Ripresa del +24% dei passeggeri

L' Autorità Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che nel primo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nei porti di **Ancona** e Ortona ha registrato una crescita a doppia cifra rispetto al primo trimestre dell' anno pre-pandemia del 2019, con un +12% per il **porto di Ancona** e un +26% per lo scalo di Ortona. In particolare, nei primi tre mesi di quest' anno ad **Ancona** il traffico merci complessivo si è attestato a 2,71 milioni di tonnellate, con un aumento del +21,7% sul primo trimestre del 2021 quando le merci movimentate furono 2,23 milioni di tonnellate. Nello scalo dorico è risultato positivo l' andamento di ogni tipologia di merce: sono ammontate a 869mila le tonnellate di prodotti petroliferi movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima (+25,6%); le rinfuse solide sono cresciute del +134,3% passando da 65mila a 152mila tonnellate, con un aumento legato soprattutto alla movimentazione di prodotti cerealicoli e di metalli, destinati quest' ultimi alla manifattura delle Marche e del Centro Italia. Positivo anche il traffico container pari a 42.107 teu (+19,7%). Le merci trasportate nei Tir hanno totalizzato 1,38 milioni di tonnellate (+14,3%) confermando il ruolo del **porto di Ancona** nelle autostrade del mare grazie al potenziamento delle linee per i porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e al buon andamento del traffico merci sulla linea per l' Albania. Inoltre l' ente portuale ha specificato che ad **Ancona** il traffico passeggeri, nel confronto fra il primo trimestre 2021-2022, ha mostrato un rialzo del +24% arrivando a 76.659 persone imbarcate e sbarcate, cifra che rimane tuttavia inferiore al primo trimestre del 2019 quando i passeggeri furono 96.800. Quanto al **porto di Ortona**, nel primo trimestre del 2022 il traffico delle merci è stato di 320mila tonnellate, con una crescita del +13,3% sullo stesso trimestre dello scorso anno, con le merci liquide stabili (83mila tonnellate) mentre sono aumentate le rinfuse secche (238mila tonnellate, +20,4%) trainate dai prodotti metalliferi e dai cereali.



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTI DI ANCONA E ORTONA, TRAFFICO MERCI IN AUMENTO NEL PRIMO TRIMESTRE 2022

Nello scalo dorico, +21,7% la crescita complessiva delle merci Il traffico merci su traghetti cresce del +14,3% Nel **porto** di Ortona il traffico delle merci aumenta del +13,3% Il presidente Garofalo, lavoriamo a fianco del cluster marittimo per la ripresa **Ancona**, 10 maggio 2022 - Sono più che positivi i dati del traffico merci dei porti di **Ancona** e Ortona nel primo trimestre 2022. Secondo le elaborazioni dell' Ufficio Statistiche dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, i due scali registrano una crescita costante, a doppia cifra rispetto al primo trimestre 2019: +12% per il **porto** di **Ancona** e +26% per lo scalo di Ortona. **Porto** di **Ancona**, traffico merci +21,7% Il traffico merci complessivo del **porto** di **Ancona** tocca, nel primo trimestre 2022, le 2,71 milioni di tonnellate, con una crescita del +21,7% sul primo trimestre del 2021 quando le merci movimentate furono 2,23 milioni di tonnellate. Nello scalo dorico è positivo l' andamento di ogni tipologia di merce. Ammontano a 869.187 le tonnellate di prodotti petroliferi movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima (+25,6%). Le merci solide rinfuse crescono del +134,3% passando da 65.041 a 152.367 tonnellate con un aumento legato, in particolare, alla movimentazione di prodotti cerealicoli e di metalli, destinati quest' ultimi alla manifattura delle Marche e del Centro Italia. Positivo anche il traffico container pari a 42.107 Teus (+19,7%) nei primi tre mesi dell' anno. Le merci trasportate nei Tir toccano 1,38 milioni di tonnellate, con una crescita del +14,3% confermando il ruolo del **porto** di **Ancona** nelle Autostrade del mare, grazie al potenziamento delle linee per i porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e al buon andamento del traffico merci sulla linea per l' Albania. Il traffico passeggeri dello scalo, nel confronto fra il primo trimestre 2021-2022, cresce del 24% arrivando a 76.659 persone imbarcate e sbarcate. Valore che rimane tuttavia inferiore al primo trimestre 2019 quando i passeggeri furono 96.800. È questo l' unico comparto dei traffici in cui gli effetti dell' emergenza sanitaria non sono stati ancora completamente assorbiti. **Porto** di Ortona, traffico merci +13,3% Il movimento complessivo delle merci nel **porto** di Ortona, nel primo trimestre 2022, è di 320.234 tonnellate, con una crescita del +13,3% sullo stesso trimestre del 2021 quando il traffico merci era stato di 282.558 tonnellate. Le merci liquide sono stabili (82.602 tonnellate) mentre cresce il movimento delle merci rinfuse, pari a 237.632 tonnellate (+20,4%), che vede trainanti i prodotti metalliferi e i cereali. Il presidente Garofalo, i traffici di Marche e Abruzzo in ripresa "L' andamento dei dati dei principali porti di Marche e Abruzzo è testimone della positiva ricaduta economica e sociale dovuta al ruolo di questi scali, fondamentali per le città portuali di



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

riferimento e per le comunità dei territori - afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Come sistema portuale abbiamo il preciso compito di essere a fianco di questo dinamismo e dell' impegno costante del cluster marittimo per un miglioramento continuo".

Attracca nel porto di Ancona la nave da crociere Marella Explorer 2

Redazione Seareporter.it

Ancona, 9 maggio 2022 - Scambio del crest stamattina a bordo di Marella Explorer 2. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, e il Comandante del **porto** di **Ancona**, Capitano di Vascello Donato De Carolis, sono stati accolti dallo Staff Captain Leonardo Abita. Arrivata alla banchina 15, Marella Explorer 2 ospita a bordo 1.330 persone di cui 660 componenti dell' equipaggio. I crocieristi, in maggioranza di nazionalità inglese, hanno visitato la città di **Ancona**. La nave della compagnia di navigazione Marella Cruises è tornata nel **porto** di **Ancona** dopo il rallentamento del settore dovuto alle conseguenze dell' emergenza sanitaria. Fino ad ottobre attraccherà 12 volte nello scalo dorico su un calendario programmato di 44 toccate complessive di crociere fino a dicembre. Dopo aver navigato, durante i mesi invernali, nei mari dei Caraibi, la nave viaggerà d' estate nel mare Adriatico toccando i porti di Dubrovnik, Spalato e Zara, in Croazia, Kotor in Montenegro, Corfù in Grecia, Ravenna, Taranto con alcuni itinerari che toccheranno anche Messina e La Valletta, a Malta. Da **Ancona**, alle 18, si dirigerà a Capodistria, in Slovenia. Altre quattro saranno le crociere in arrivo nei prossimi giorni nel **porto** dorico. Mercoledì attraccherà Azamara Onward della compagnia di navigazione Azamara Cruises, giovedì ci sarà il viaggio inaugurale di Viking Mars della Viking Cruises, costruita nello stabilimento Fincantieri di **Ancona**, domenica la sesta toccata 2022 di Msc Fantasia e lunedì prossimo toccherà al Nautica della compagnia Oceania Cruises.



Idrovore, Cingolani: «I soldi ci sono»

Il senatore De Vecchis: « Ancora nessun progetto di realizzazione da Comune e Regione »

Condividi FIUMICINO - A che punto sono i lavori per il potenziamento delle idrovore di Isola Sacra, zona sud di Fiumicino da anni prigionieri di vincoli idrogeologici? Una domanda che si pongono molti residenti, e che il senatore De Vecchis ha posto anche al ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, che, ripercorrendo tutte le tappe che hanno portato le Istituzioni locali a mettere dei vincoli sull' area, risponde così all' interrogazione parlamentare del senatore di Italexit. Cingolani, nel documento, definisce l' area di «Isola Sacra, interessata dalla foce del fiume Tevere, dal punto di vista idrogeologico, un unicum nel panorama del territorio laziale, paragonabile per fragilità al delta del Po. Si può definire un territorio di bonifica, dove la regimazione delle acque meteoriche avviene per sollevamento meccanico e tramite una rete di canali realizzati dall' opera di bonifica per scopi irrigui a vocazione agricola che il compendio aveva nella prima metà del 1900». Più recentemente, «risolta la problematica dell' inondazione da parte del Tevere con la conclusione ed il collaudo" della strada argine, "la forte pressione antropica ha spinto gli enti territoriali ad incrementare i livelli di conoscenza del rischio idraulico anche rispetto agli effetti di un potenziale evento sul reticolo secondario. La prima mappatura di tale rischio (2016) in carenza di studi specifici prevedeva, infatti, l' applicazione di metodi speditivi che, in via precauzionale e prudentiale, applicavano un principio di salvaguardia uniforme». L' area di Isola Sacra, precisa il Ministro, "ai sensi del piano di assetto idrogeologico, ricade in una zona a rischio idrogeologico R4, ed è stata nel tempo oggetto di numerosi interventi che hanno visto impegnati la Regione Lazio, il Comune di Fiumicino e le altre amministrazioni competenti sul tratto terminale del fiume Tevere». Interventi, fa notare, che avevano il duplice obiettivo di mitigare due criticità: "la possibilità di esondazione in corrispondenza di passo della Sentinella e conseguente allagamento dei nuclei abitativi di Isola Sacra" e "la possibilità di esondazione in sinistra e destra idraulica del canale navigabile caratterizzata, prima della realizzazione degli specifici interventi e sulla base gli studi idraulici presi a riferimento, da valori non adeguati di franco idraulico». Cingolani ricorda quindi i quattro interventi effettuati dalle varie Istituzioni negli anni: 1) il Comune di Fiumicino ha realizzato e collaudato le opere di messa in sicurezza, costituite da opere fisse (consolidamenti e sopralzi arginali) e opere mobili (panconi), in destra e sinistra del canale navigabile, nel tratto compreso tra il ponte 2 Giugno e la foce, la cui presenza ha assicurato la declassificazione delle aree in destra idraulica del vettore idraulico; 2) la Regione Lazio (ex ARDIS) ha attuato una serie di interventi per il rifiorimento e il prolungamento delle scogliere in massi naturali di tipo basaltico, realizzate precedentemente dall' ufficio genio civile del Ministero dei lavori pubblici tra pas so della Sentinella



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e il canale navigabile; 3) l' **Autorità portuale** di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha realizzato ulteriori opere, di messa in sicurezza idraulica, in destra e sinistra del canale navigabile, nel tratto compreso tra il ponte 2 Giugno e la passerella pedonale; 4) l' **Autorità** di bacino del fiume Tevere e la Regione Lazio (ex Ardis) hanno espresso il parere favorevole al progetto delle barriere provvisorie anti esondazione, da attuare in destra idraulica del tratto tra ponte 2 Giugno e passerella pedonale, nelle more dell' ultimazione delle definitive opere di messa in sicurezza previste. Cingolani ricorda anche la trafila, iniziata dalla Regione nel 2014, per la «realizzazione di un argine per la protezione delle edificazioni esistenti presso l' area». Lavori ultimati il 9 novembre 2018. Agli inizi di maggio del 2019 "è stato emesso il certificato di collaudo. Gli atti contabili relativi allo stato finale dei lavori sono stati approvati con determinazione G 17993 del 18 dicembre 2019». Un cantiere, quello della strada argine, che «rientrava tra quelli compresi nel programma di interventi urgenti per il riassetto territoriale delle aree a rischio idrogeologico» del costo complessivo di 3.228.145,81 euro. L' intervento relativo ai lavori di ristrutturazione e potenziamento dell' impianto idrovoro di Isola Sacra, invece, «è finalizzato alla riduzione del livello di pericolosità gravante sui territori". Ad oggi, l' impianto ha una capacità di smaltimento pari a 3,100 litri al secondo, "non sufficiente a sollevare le portate in arrivo e necessita, pertanto, di nuove pompe più affidabili e di maggiore portata. La verifica idraulica del canale emissario ha evidenziato che l' impianto idrovoro esistente potrà essere potenziato fino ad una portata massima pari a 7 metri cubi al secondo, corrispondente ad un tempo di ritorno di 30 anni, nella situazione attuale, e di 20 anni, nella situazione futura di espansione insediativa». Non solo: è «prevista anche una piccola stazione di sollevamento (quantità nominale 450 litri al secondo), da utilizzare in via emergenziale, in località passo della Sentinella per drenare la zona più depressa di Isola Sacra e maggiormente soggetta ad allagamenti e recapitare le acque mediante una condotta di scarico che corre lungo via Sernaglia della Battaglia al fiume Tevere». Nell' ottobre 2020 è stato «autorizzato il consorzio di bonifica litorale nord all' immediato espletamento della gara d' appalto. L' intervento sarà attuato dal consorzio di bonifica litorale nord che l' ha proposto e progettato». Ora, «queste opere, che hanno mitigato il rischio idraulico rispetto alla situazione precedente, necessitano di ulteriori interventi di sistemazione idraulica del territorio di Isola Sacra. Infatti è necessario ripristinare l' officiosità idraulica dei canali di bonifica e realizzare un ulteriore impianto idrovoro. A tale scopo, il bacino di Isola Sacra dovrà essere suddiviso in due sottobacini, dividendo le acque alte dalle acque basse e sarà necessario realizzare un nuovo impianto idrovoro, al fine di garantire il sollevamento di una portata in arrivo corrispondente ad un tempo di ritorno di 100 anni». La rete delle acque alte continuerà a recapitare le acque all' attuale impianto idrovoro (via Coni Zugna), mentre la rete delle acque basse, previa inversione del verso di scorrimento di alcuni canali, recapiterà le acque drenate ad un nuovo impianto idrovoro in corrispondenza del passo della Sentinella, che dovrà avere una capacità di sollevamento pari a quella dell' impianto esistente potenziato (7 metri cubi al secondo) al fine

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di sollevare la portata centennale. La realizzazione del nuovo impianto idrovoro richiederà anche la ricalibratura (in particolare l' inversione di pendenza) del collettore delle acque basse, la cui pendenza media attualmente è pari a 0,2 per cento in direzione dell' impianto esistente. Ma in attesa di nuovi futuri finanziamenti per questo nuovo impianto, «si prevede la realizzazione di uno stralcio di opere che aumentano la funzionalità dell' impianto idrovoro esistente». In particolare: a) ristrutturazione e potenziamento dell' impianto idrovoro esistente di Isola Sacra; b) ripristino del rivestimento in CIS dell' ultimo tratto del collettore generale acque alte da via Coni Zugna fino alla vasca di arrivo dell' impianto; c) sistemazione dell' argine sinistro del canale emissario (nel tratto a cielo aperto) dell' impianto idrovoro; d) ripristino del sistema di protezione catodica del tratto intubato del canale emissario; e) realizzazione di una stazione di sollevamento in via Sernaglia della Battaglia, località passo della Sentinella. Il 7 febbraio 2020, fa notare Cingolari, «l' area vigilanza e bacini idrografici della Regione ha rilasciato il nulla osta favorevole in merito agli esiti delle elaborazioni idrauliche-idrologiche presentate dal Comune di Fiumicino con riferimento alla mappatura del rischio relativamente al reticolo secondario minore». Allo stesso modo è stato rilasciato «il nulla osta favorevole in merito agli esiti delle elaborazioni a fondamento del progetto di arginatura (opera completata e collaudata) proponendo all' **Autorità** di bacino distrettuale di revisionare la mappatura del rischio idraulico del reticolo primario». Nella stessa nota «si individuano gli ulteriori interventi per la riduzione e gestione del "rischio residuo" necessari alla definitiva messa in sicurezza dell' area di Isola Sacra». «In conclusione, visto lo studio nel frattempo prodotto dai tecnici incaricati dalla Città di Fiumicino, la Regione Lazio ne ha condiviso le conclusioni, che prevedono l' uso di tecnologie innovative per l' implementazione di una modellistica raffinata ed adeguata alla specificità territoriale di Isola Sacra - prosegue Cingolari -. Attualmente è in corso di redazione la cartografia finale di mappatura del rischio idraulico, al fine della condivisione finale con l' **Autorità** di bacino dell' Appennino centrale». Per quanto riguarda gli interventi di competenza del Ministero della Transizione Ecologica, Cingolari precisa «che l' intervento identificato dal codice ReNDiS 12IR004/G3, cui si fa espresso riferimento nell' interrogazione, riguarda, i "lavori di ristrutturazione e potenziamento dell' impianto idrovoro di Isola Sacra" (importo 3.000.000 euro). L' intervento indicato nella tabella C del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2015 concerne il piano stralcio per le aree metropolitane e le aree urbane con alto livello di popolazione esposta al rischio di alluvioni, e si configura fra gli interventi identificati e considerati prioritari, ma ricadenti in area programmatica, quindi, non coperti da finanziamento». «Successivamente, con il decreto direttoriale n. 418 del 9 agosto 2018, il Ministero ha finanziato la sola progettazione del suddetto intervento, fino al livello esecutivo, per 44.955 euro, attivando il "fondo progettazione", ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 luglio 2016. Da ultimo, l' intervento è stato integralmente finanziato a seguito della sottoscrizione, tra questo Ministero e Regione Lazio, del secondo atto integrativo all' accordo di programma finalizzato alla programmazione

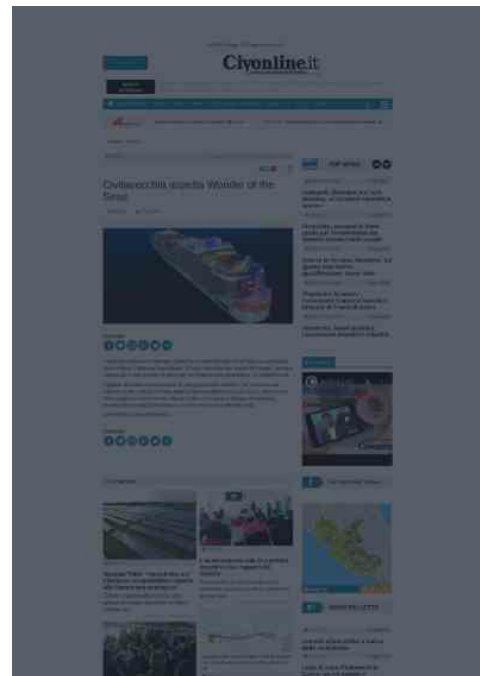
CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e al finanziamento di interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico sottoscritto in data 15 luglio 2010 (cosiddetto piano stralcio 2020). Conseguenzialmente - conclude -, con il decreto direttoriale n. 123 del 29 ottobre 2020, si è provveduto a trasferire, a favore del presidente della Regione in qualità di commissario di governo per il dissesto idrogeologico, le risorse che coprono integralmente gli importi degli interventi compresi nell'atto integrativo, tra i quali vi è quello in argomento. Sulla scorta di quanto comunicato formalmente dalla Regione, la pubblicazione del bando di gara dei lavori è prevista entro 5 mesi dal trasferimento delle risorse». «Abbiamo dato tempi tecnici per una risposta positiva ma dopo molti mesi ancora non abbiamo visto un piano o un progetto di realizzazione da parte del Comune e Regione», il commento finale del senatore De Vecchis.

Civitavecchia aspetta Wonder of the Seas

Il porto di Civitavecchia attende a giorni l'arrivo della Wonder of the Seas, la nuovissima nave di Royal Caribbean International. Si tratta della nave più grande del mondo, pronta a salpare per le sue crociere di sette notti da Civitavecchia e Barcellona, nel Mediterraneo. Il gigante del mare arriverà giovedì 12 maggio nel porto cittadino, per arricchire una stagione di vero rilancio. Si tratta della quinta nave della linea Oasis Class, diretta verso mete suggestive come Firenze, Napoli, Capri, la Provenza e Malaga. A novembre, Wonder tornerà negli Stati Uniti per crociere nei Caraibi e alle Bahamas.



la novità illustrato nel dettaglio il progetto Fast track to the sea: implementing the last mile rail connections

Collegamento ferroviario: rivoluzione in porto

Intervento da 18,5 milioni con il via ai lavori fissato per il mese di settembre

Aumentare la competitività del trasporto ferroviario da e per il porto di Civitavecchia - fondamentale per lo sviluppo di alcuni segmenti di traffico - attraverso una riorganizzazione completa dell' intero sistema adeguandolo a quello dei più grandi porti d' Europa, soprattutto oggi che Civitavecchia è finalmente diventato porto Core nella rete Ten-T. Questo in sintesi l' obiettivo di 'Fast Track to the Sea: implementing the last mile rail connections in the port of Civitavecchia', progetto illustrato in un virtual meeting la scorsa settimana, incentrato sulla messa a modulo di tutti i binari presenti all' interno del sedime portuale con interventi in grado di semplificare le manovre ferroviarie con un importante risparmio sia in termini di tempi che di costi, anche e soprattutto attraverso la realizzazione del cosiddetto ultimo miglio ferroviario nel porto di Civitavecchia. Si tratta, come si ricorderà, di un progetto da circa 18,5 milioni di euro , finanziato con 14 milioni dalla Banca Centrale europea (Bei), altri 4 milioni sono stati erogati a fondo perduto dall' Unione europea e 300mila euro stanziati, sempre a fondo perduto, dalla Regione Lazio, per la progettazione. I lavori che porteranno i binari su tutte le banchine del porto, dovrebbero iniziare a settembre, si concluderanno tra maggio e giugno 2023. Con il progetto, su cui si è iniziato a lavorare già circa dieci anni fa, si vuole rendere «più attrattivo dal punto di vista commerciale e di rilevanza strategica nazionale ed europea il porto di Civitavecchia - ha spiegato il presidente dell' Adsp Pino Musolino - con la connessione dell' ultimo miglio si colma una lacuna strutturale che sarà fondamentale per la gestione del porto del futuro. Oggi abbiamo collegamenti marittimi, oltre che con le maggiori isole italiane, con Spagna e Nord Africa, altri nei arriveranno a breve, per questo è strategico aumentare l' offerta su ferro». Come illustrato quindi dal project manager per l' Adsp Luca Lupi saranno realizzati circa 6 nuovi chilometri di binari «che raggiungeranno interamente le banchine 23,24 e 25, ma anche il terminal container di Rtc - ha spiegato - e le aree di nuova realizzazione. Una volta ultimati i lavori del Piano ferro che prevedono la rimozione dei sei binari ora esistenti nello scalo e la sostituzione con 7 nuovi binari più lunghi di ultima generazione, il porto diventerà maggiormente competitivo dal punto di vista commerciale». Infatti, come aggiunto dal responsabile unico del procedimento Maurizio Marini , l' efficienza dell' infrastruttura ferroviaria e la riconfigurazione della viabilità portuale - prevista quest' ultima nel piano - consentiranno proprio di potenziare il traffico commerciale. «Il dialogo continuo con gli operatori e terminalisti - ha spiegato - ha portato allo sviluppo di un progetto che risponda alle esigenze logistiche e gestionali, garantendo la realizzazione di una infrastruttura ferroviaria quanto più flessibile possibile, in grado di adattarsi alle eventuali



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ulteriori esigenze». Un intervento quindi atteso da tempo in grado di contribuire in maniera concreta e fattiva alla crescita dello scalo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

I rappresentanti di Assotir hanno condotto gli studenti alla scoperta del settore

L' autotrasporto sale in cattedra: incontro con i ragazzi del Caboto

Autotrasporto di nuovo protagonista e, soprattutto ancora una volta in cattedra per illustrare quelle che sono potenzialità, caratteristiche e, perché no, anche difficoltà del settore. Nei giorni scorsi infatti presso la l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale i rappresentanti di Assotir Patrizio Loffarelli e Alessandro Manzi hanno incontrato i ragazzi dell' istituto di istruzione Giovanni Caboto di Gaeta, impegnati in un interessante percorso di preparazione al mondo del lavoro nel settore logistico. «La prima delle lezioni che abbiamo tenuto - ha spiegato Loffarelli - è risultata molto interessante. Al di là delle tematiche che abbiamo proposto la vera nota positiva è stata data dall' interesse che tutti i ragazzi hanno rivolto nei confronti dell' argomento. D' altronde ai giovani, ragazzi e ragazze, dobbiamo affidare il futuro dei diversi settori, e della nostra società, attraverso le nostre esperienze. Altre giornate di confronto ci aspettano e la cosa può solo darci energia positiva e farci continuare nel nostro lavoro di conoscenza del settore verso i giovani». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' INCIDENTE È accaduto ieri all' uscita del porto di Varco Vespucci

Cade dallo scooter e si ferisce a un occhio

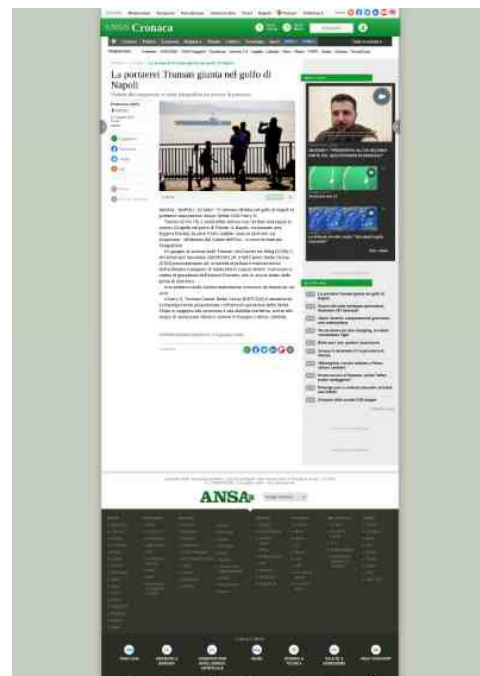
CIVITAVECCHIA - Una caduta banale, dalle conseguenze che potrebbero essere molto gravi. È accaduto nel primo pomeriggio a Varco Vespucci, nella corsia di uscita dei veicoli dal porto: un giovane lavoratore a bordo del suo scooter per cause ancora in corso di accertamento ha urtato lo spartitraffico ed è caduto. Un impatto senza particolare violenza, ma a quanto pare i vetri degli occhiali che il giovane alla guida indossava al momento dell' incidente si sarebbero infranti, causandogli una ferita all' occhio. Sul posto un' ambulanza che ha soccorso il conducente dello scooter, la Polizia di frontiera, l' **Adsp** e la Pas.



La portaerei Truman giunta nel golfo di Napoli

Visibile dal lungomare è stata fotografata da decine di persone

(ANSA) - NAPOLI, 10 MAG - E' arrivata all' alba nel golfo di Napoli la portaerei statunitense classe Nimitz USS Harry S. Truman (CVN 75). L' unità della Marina Usa ha fatto una tappa lo scorso 23 aprile nel porto di Trieste. A Napoli, nonostante una leggera foschia, la nave è ben visibile: sono in tanti che sul lungomare - all' altezza del Castel dell' Ovo - si sono fermati per fotografarla. Un gruppo di marinai della Truman, del Carrier Air Wing (CVW) 1, del Destroyer Squadron (DESRON) 28, e del Carrier Strike Group (CSG) parteciperanno ad un' attività di pulizia e manutenzione dell' Anfiteatro Campano di Santa Maria Capua Vetere, il secondo in ordine di grandezza dell' Impero Romano, che fu anche teatro delle gesta di Spartaco. Una portaerei della Marina statunitense mancava da Napoli da sei anni. L' Harry S. Truman Carrier Strike Group (HSTCSG) è attualmente in dispiegamento programmato nell' area di operazioni della Sesta Flotta in supporto alla sicurezza e alla stabilità marittima, anche allo scopo di assicurare Alleati e partner in Europa e Africa. (ANSA).



Ansa

Napoli

Portaerei Usa a Napoli, sit-in Comitato pace e disarmo

Padre Zanotelli chiede incontro al sindaco

(ANSA) - **NAPOLI**, 10 MAG - Il 'Comitato pace e disarmo' ha promosso un sit-in in piazza Municipio, davanti alla sede del Comune di **Napoli**, per protestare contro la presenza da stamane nel golfo di **Napoli** della portaerei statunitense Truman. Padre Alex Zanotelli, che accompagnava i manifestanti, ha chiesto un incontro al sindaco Manfredi, "per ricordare - spiega - che è ancora in vigore la delibera approvata dall' amministrazione de Magistris, che dichiarava **Napoli** città denuclearizzata". Secondo il Comitato la presenza della Truman espone a rischio i cittadini napoletani, oltre a essere contraria alla vocazione pacifista e di disarmo della cultura partenopea. Anche l' ex sindaco Luigi de Magistris si è espresso contro l' arrivo della Truman: "Durante il mio mandato, con una delibera storica, dichiarammo il **porto** di **Napoli** ed il suo golfo denuclearizzato e che, quindi, tutte le navi e i sottomarini a propulsione nucleare non avrebbero potuto farne accesso. Delibera sicuramente simbolica, ma che evidenzia come la sovranità del nostro Paese sia limitata e che siamo subalterni alla Nato". (ANSA).



De Magistris: Napoli è città pace, portaerei Truman non gradita

"Con mia delibera è denuclearizzato tutto il golfo"

Napoli, 10 mag. (askanews) - "Nel golfo di **Napoli** è giunta la portaerei Usa Truman con armi nucleari. Durante il mio mandato di sindaco di **Napoli**, con una delibera storica, dichiarammo il **porto** di **Napoli** ed il suo golfo denuclearizzato e che, quindi, tutte le navi e i sottomarini a propulsione nucleare non avrebbero potuto farne accesso. Delibera sicuramente simbolica, ma che evidenzia come la sovranità del nostro Paese sia limitata e che siamo subalterni alla Nato". A scriverlo Luigi de Magistris, ex sindaco di **Napoli** e presidente di demA. "Il Governo Conte-Salvini-Di Maio, nel frattempo, ci voleva chiudere il **porto** perché accoglievamo le navi delle Ong che salvavano le persone che fuggivano dalle guerre e dai suoi effetti duraturi, anche volute e condotte da governi occidentali, negli anni passati, in Libia come in Siria, in Iraq come in Afghanistan. Non ci piegammo al razzismo di Stato di guerra e aprimmo i porti, per ubbidire alla Costituzione di fronte alle illegalità del potere", ha proseguito l' ex pm. "La nostra città è oggi aperta alle sorelle e ai fratelli ucraini, come a tutte le persone che hanno bisogno di aiuto e pace. Nello statuto della città di **Napoli** inserimmo in maniera indelebile: 'città di pace'. Le portaerei con armi di distruzione di massa non sono gradite, devono rappresentare il passato non il futuro del nostro pianeta. Il nostro mare è di pace, non di guerra", ha concluso de Magistris.



Costa Crociere, aumentano del 50% gli scali a Napoli: in porto la nave alimentata a gas naturale liquefatto

Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Napoli per la prima volta. Costa Toscana è una nave di ultima generazione alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. L'arrivo di Costa Toscana segna la partenza della stagione 2022 di Costa Crociere a Napoli, dove la compagnia italiana prevede di effettuare un totale di 45 scali, con un incremento di oltre il 50% rispetto al 2021. Il programma di Costa Toscana comprende crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, con ben due tappe in Spagna, che visiteranno Napoli ogni martedì, sino al 22 novembre. Gli itinerari disponibili sono due: il primo, durante la stagione estiva, toccherà Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, Savona e Civitavecchia/Roma; il secondo, in autunno, prevede Palma di Maiorca al posto di Ibiza. Il 14 giugno partirà da Napoli una crociera speciale, in cui al posto di Ibiza ci sarà Barcellona, dove il 16 giugno è prevista la cerimonia di battesimo della nave. In autunno, oltre a Costa Toscana, anche

Costa Diadema farà scalo a Napoli ogni 14 giorni, nell'ambito di crociere di due settimane dirette in Turchia, mentre dal 12 novembre sino a fine anno sarà la volta di Costa Luminosa, che arriverà a Napoli ogni sabato per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Rispetto allo scorso anno, la ripartenza delle crociere Costa a Napoli ha portato un'ulteriore novità, con la possibilità per gli ospiti di tornare a visitare la città in libertà, sia con le escursioni organizzate dalla compagnia, senza più la necessità della "bolla" che preservava da contatti con l'esterno, sia in autonomia, scendendo dalla nave per conto proprio. La nuova normativa, entrata in vigore dal 1° aprile, si applica a tutte le destinazioni, fermo restando il rispetto di eventuali requisiti richiesti dalle autorità locali. L'offerta di escursioni è stata ridisegnata per godersi le tradizioni, i sapori e i colori più autentici di ogni destinazione. Come nel caso dei tour a firma National Geographic Expeditions, realizzati in collaborazione con il Tour Operator Kel 12, che permettono di scoprire luoghi unici accompagnati da persone uniche. A Napoli sono previste ben due escursioni di questo tipo: una visita alla bocca del Vesuvio insieme a un vulcanologo, e una visita del Miglio Sacro con un fotografo di National Geographic Expeditions, per fotografare, anche solo con il proprio smartphone, le bellezze del Rione Sanità. Le altre escursioni in programma prevedono altri quattro tour di Napoli, di cui uno dedicato alla pizza, Capri, Sorrento, Costiera Amalfitana, Ercolano, Pompei e la reggia di Caserta. Costa Toscana, entrata in servizio il 5 marzo 2022, è una vera e propria "smart city" itinerante. Oltre all'utilizzo del gas naturale liquefatto, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d'avanguardia studiate



Ildenaro.it

Napoli

per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa", il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni sono il frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un'unica location i colori e le atmosfere di questa meravigliosa regione italiana. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti "Made in Italy", creati da 15 partner altamente rappresentativi dell'eccellenza italiana. L'offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla "food experience", tra cui il nuovo ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, per esplorare le destinazioni anche attraverso il cibo.

Informatore Navale

Napoli

COSTA TOSCANA DEBUTTA A NAPOLI

La nuova nave di Costa Crociere, alimentata a gas naturale liquefatto, ha fatto scalo a Napoli per la prima volta inaugurando la stagione 2022. La compagnia italiana ha programmato un incremento degli scali a Napoli di oltre il 50% rispetto al 2021. Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta, è arrivata oggi a Napoli per la prima volta. Costa Toscana è una nave di ultima generazione alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. L'arrivo di Costa Toscana segna la partenza della stagione 2022 di Costa Crociere a Napoli, dove la compagnia italiana prevede di effettuare un totale di 45 scali, con un incremento di oltre il 50% rispetto al 2021. Il programma di Costa Toscana comprende crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, con ben due tappe in Spagna, che visiteranno Napoli ogni martedì, sino al 22 novembre. Gli itinerari disponibili sono due: il primo, durante la stagione estiva, toccherà Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, **Savona** e Civitavecchia/Roma; il secondo, in autunno, prevede Palma di Maiorca al posto di Ibiza. Il 14 giugno partirà da Napoli una crociera speciale, in cui al posto di Ibiza ci sarà Barcellona, dove il 16 giugno è prevista la cerimonia di battesimo della nave. In autunno, oltre a Costa Toscana, anche Costa Diadema farà scalo a Napoli ogni 14 giorni, nell'ambito di crociere di due settimane dirette in Turchia, mentre dal 12 novembre sino a fine anno sarà la volta di Costa Luminosa, che arriverà a Napoli ogni sabato per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Rispetto allo scorso anno, la ripartenza delle crociere Costa a Napoli ha portato un'ulteriore novità, con la possibilità per gli ospiti di tornare a visitare la città in libertà, sia con le escursioni organizzate dalla compagnia, senza più la necessità della "bolla" che preservava da contatti con l'esterno, sia in autonomia, scendendo dalla nave per conto proprio. La nuova normativa, entrata in vigore dal 1° aprile, si applica a tutte le destinazioni, fermo restando il rispetto di eventuali requisiti richiesti dalle autorità locali. L'offerta di escursioni è stata ridisegnata per godersi le tradizioni, i sapori e i colori più autentici di ogni destinazione. Come nel caso dei tour a firma National Geographic Expeditions, realizzati in collaborazione con il Tour Operator Kel 12, che permettono di scoprire luoghi unici accompagnati da persone uniche. A Napoli sono previste ben due escursioni di questo tipo: una visita alla bocca del Vesuvio insieme a un vulcanologo, e una visita del Miglio Sacro con un fotografo di National Geographic Expeditions, per fotografare, anche solo con il proprio smartphone, le bellezze del Rione Sanità. Le altre escursioni in programma prevedono altri quattro tour di Napoli, di cui uno dedicato alla pizza, Capri, Sorrento, Costiera Amalfitana, Ercolano, Pompei e la reggia di Caserta.



Informatore Navale

Napoli

Costa Toscana, entrata in servizio il 5 marzo 2022, è una vera e propria "smart city" itinerante. Oltre all' utilizzo del gas naturale liquefatto, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente . Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa" , il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation . Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni sono il frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un' unica location i colori e le atmosfere di questa meravigliosa regione italiana. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti " Made in Italy ", creati da 15 partner altamente rappresentativi dell' eccellenza italiana. L' offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla "food experience", tra cui il nuovo ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef: Bruno Barbieri , Hélène Darroze e Ángel León , per esplorare le destinazioni anche attraverso il cibo.

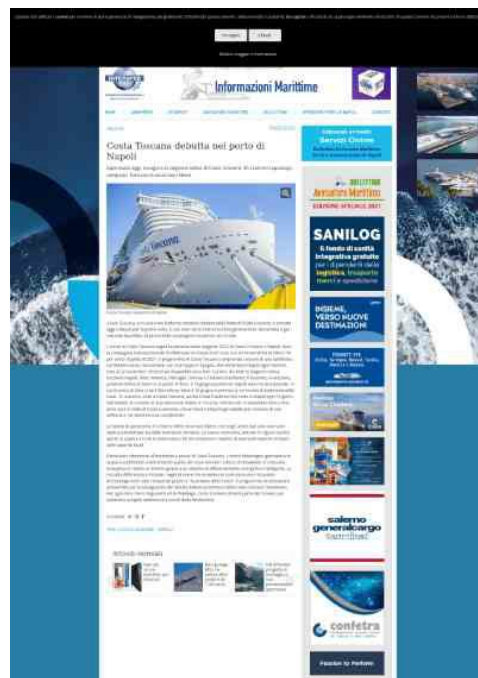
Informazioni Marittime

Napoli

Costa Toscana debutta nel porto di Napoli

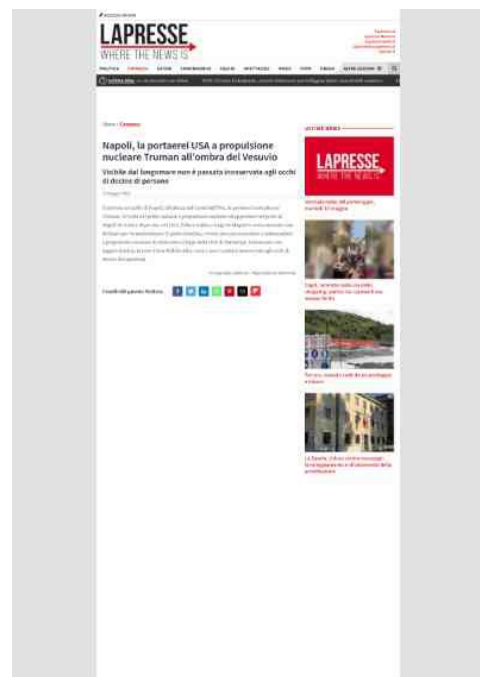
Approdata oggi, inaugura la stagione estiva di Costa Crociere. 45 scali nel capoluogo campano. Tornano le escursioni libere

Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Napoli per la prima volta. È una nave da crociera di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la prima della compagnia e la prima nel mondo. L'arrivo di Costa Toscana segna la partenza della stagione 2022 di Costa Crociere a Napoli, dove la compagnia italiana prevede di effettuare un totale di 45 scali, con un incremento di oltre il 50 per cento rispetto al 2021. Il programma di Costa Toscana comprende crociere di una settimana nel Mediterraneo Occidentale, con due tappe in Spagna, che visiteranno Napoli ogni martedì, sino al 22 novembre. Gli itinerari disponibili sono due: il primo, durante la stagione estiva, toccherà Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, **Savona** e Civitavecchia/Roma; il secondo, in autunno, prevede Palma di Maiorca al posto di Ibiza. Il 14 giugno partirà da Napoli una crociera speciale, in cui al posto di Ibiza ci sarà Barcellona, dove il 16 giugno è prevista la cerimonia di battesimo della nave. In autunno, oltre a Costa Toscana, anche Costa Diadema farà scalo a Napoli ogni 14 giorni, nell'ambito di crociere di due settimane dirette in Turchia, mentre dal 12 novembre sino a fine anno sarà la volta di Costa Luminosa, che arriverà a Napoli ogni sabato per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. La novità di quest'anno è il ritorno delle escursioni libere, che negli ultimi due anni non sono state praticabili per via delle restrizioni sanitarie. La nuova normativa, entrata in vigore il primo aprile, si applica a tutte le destinazioni, fermo restando il rispetto di eventuali requisiti richiesti dalle autorità locali. Particolare attenzione all'ambiente a bordo di Costa Toscana. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. La raccolta differenziata è totale. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa", il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione.



Napoli, la portaerei USA a propulsione nucleare Truman all'ombra del Vesuvio

Napoli, la portaerei USA a propulsione nucleare Truman all'ombra del Vesuvio. Visibile dal lungomare non è passata inosservata agli occhi di decine di persone. 10 Maggio 2022. È arrivata nel golfo di **Napoli**, all'altezza del Castel dell'Ovo, la portaerei statunitense Truman. Si tratta del primo natante a propulsione nucleare ad approdare nel **porto** di **Napoli** da 6 anni, dopo che, nel 2015, l'allora sindaco Luigi de Magistris aveva emanato una delibera per 'denuclearizzare' il **porto** cittadino, ovvero per non consentire a imbarcazioni a propulsione nucleare di stazionare al largo della città di Partenope. Nonostante una leggera foschia, la nave è ben visibile dalla costa e non è passata inosservata agli occhi di decine di napoletani. © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata.

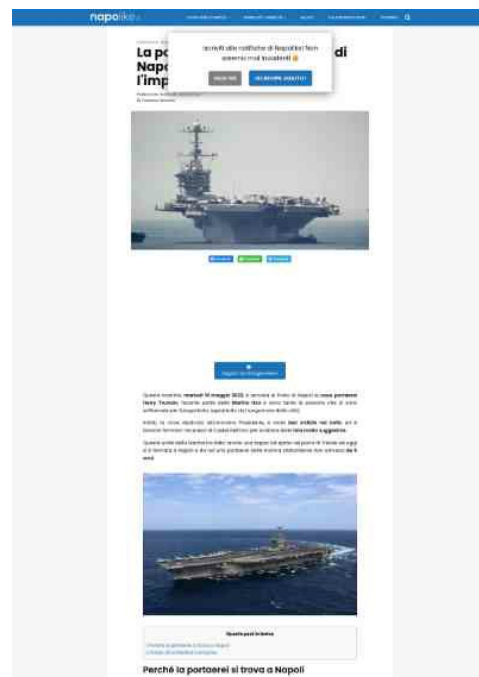


Napoli Like

Napoli

La portaerei Truman nel Golfo di Napoli: tanto stupore per l'imponente nave americana

Questa mattina, martedì 10 maggio 2022, è arrivata al **Porto** di **Napoli** la nave portaerei Harry Truman, facente parte della Marina Usa e sono tante le persone che si sono soffermate per fotografarla, soprattutto dal Lungomare della città. Infatti, la nave, dedicata all'omonimo Presidente, è stata ben visibile nel Golfo ed è bastato fermarsi nei pressi di Castel dell'Ovo per scattare delle foto molto suggestive. Questa unità della Marina ha fatto anche una tappa ad aprile nel **porto** di Trieste ed oggi si è fermata a **Napoli** e da noi una portaerei della marina statunitense non arrivava da 6 anni. Perché la portaerei si trova a **Napoli** La portaerei Harry Truman al momento è in fase di dispiegamento programmato nell'area di operazioni della Sesta Flotta in supporto alla sicurezza e alla stabilità marittima. Uno dei suoi scopi è anche quello di dare sicurezza ai partner e agli Alleati in Europa e Africa. Pulizie all'Anfiteatro Campano Alcuni membri della Truman, insieme ad altri marinai del Carrier Air Wing (CVW) 1, del Destroyer Squadron (DESRON) 28 e del Carrier Strike Group (CSG) aiuteranno nelle pulizie dell'Anfiteatro Campano di Santa Maria Capua Vetere, collaborando anche per le operazioni di manutenzione. Questo Anfiteatro è il secondo al mondo per grandezza, dopo il Colosseo, costruito durante l'Impero Romano e al suo interno vi lottò anche Spartaco. Credit foto copertina: Vincenzo Morreale.



Napoli Today

Napoli

Portaerei nel porto di Napoli, de Magistris: "La nostra è una città di pace"

L'arrivo della Truman ha scatenato le prime proteste

"Nel golfo di **Napoli** è giunta la portaerei USA Truman con armi nucleari. Durante il mio mandato di Sindaco di **Napoli**, con una delibera storica, dichiarammo il **porto** di **Napoli** ed il suo golfo denuclearizzato e che, quindi, tutte le navi e i sottomarini a propulsione nucleare non avrebbero potuto farne accesso. Delibera sicuramente simbolica, ma che evidenzia come la sovranità del nostro Paese sia limitata e che siamo subalterni alla NATO." scrive oggi Luigi de Magistris. " Il Governo Conte/Salvini/Di Maio, nel frattempo, ci voleva chiudere il **porto** perché accoglievamo le navi delle ONG che salvavano le persone che fuggivano dalle guerre e dai suoi effetti duraturi, anche volute e condotte da governi occidentali, negli anni passati, in Libia come in Siria, in Iraq come in Afghanistan. Non ci piegammo al razzismo di Stato di guerra e apriamo i porti, per obbedire alla Costituzione di fronte alle illegalità del potere" prosegue l' ex Sindaco di **Napoli** " La nostra città è oggi aperta alle sorelle e ai fratelli ucraini, come a tutte le persone che hanno bisogno di aiuto e pace. Nello statuto della città di **Napoli** inserimmo in maniera indelebile: "città di pace". Le portaerei con armi di distruzione di massa non sono gradite, devono rappresentare il passato non il futuro del nostro pianeta. Il nostro mare è di pace, non di guerra." conclude de Magistris.



Costa Toscana per la prima volta nel porto di Napoli

Il programma comprende crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, con due tappe in Spagna, che visiteranno Napoli ogni martedì, sino al 22 novembre

Giovanni Roberti

Napoli - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Napoli per la prima volta. Costa Toscana è una nave di ultima generazione alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. "L' arrivo di Costa Toscana - si legge in una nota - segna la partenza della stagione 2022 di Costa Crociere a Napoli, dove la compagnia italiana prevede di effettuare un totale di 45 scali, con un incremento di oltre il 50% rispetto al 2021". Il programma di Costa Toscana comprende crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, con due tappe in Spagna, che visiteranno Napoli ogni martedì, sino al 22 novembre. Gli itinerari disponibili sono due: il primo, durante la stagione estiva, toccherà Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, **Savona** e Civitavecchia/Roma ; il secondo, in autunno, prevede Palma di Maiorca al posto di Ibiza. Il 14 giugno partirà da Napoli una crociera speciale, in cui al posto di Ibiza ci sarà Barcellona, dove il 16 giugno è prevista la cerimonia di battesimo della nave. In autunno, oltre a Costa Toscana, anche Costa Diadema farà scalo a Napoli ogni 14 giorni, nell' ambito di crociere di due settimane dirette in Turchia, mentre dal 12 novembre sino a fine anno sarà la volta di Costa Luminosa, che arriverà a Napoli ogni sabato per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Rispetto allo scorso anno, la ripartenza delle crociere Costa a Napoli ha portato un' ulteriore novità, con la possibilità per gli ospiti di tornare a visitare la città in libertà, sia con le escursioni organizzate dalla compagnia, senza più la necessità della 'bolla' che preservava da contatti con l' esterno, sia in autonomia, scendendo dalla nave per conto proprio. La nuova normativa, entrata in vigore dal 1° aprile, si applica a tutte le destinazioni, fermo restando il rispetto di eventuali requisiti richiesti dalle autorità locali.



Droga al porto di Salerno, sette condanne ma cade l' accusa di traffico di stupefacenti

L'inchiesta era partita nel marzo 2018 dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e poi la Guardia di Finanza - e in particolare il Gico - che risalì ad un gruppo che operava nelle provincie di Napoli e Salerno

Droga al **porto** di **Salerno**, cade l' accusa di traffico di stupefacenti. Il gup ha condannato 7 persone coinvolte in una maxi inchiesta condotta dalla Guardia di Finanza, partita dal progetto di far entrare una tonnellata di cocaina nell' area portuale. L' affare, gestito da trafficanti colombiani, fallì con la spedizione che per due volte fu interrotta. LE condanne riguardano un unico episodio, risalente al 29 dicembre 2018, legato all' acquisto di due chili di cocaina per un corrispettivo di circa 69mila euro. Le condanne sono state per tutti di 6 anni e 2 mesi, mentre una seconda a 6 anni e 8 mesi di reclusione. Nel collegio difensivo gli avvocati Michele Avino, Bonaventura Carrara, Antonio De Martino e Annalisa Califano. Tra gli imputati intermediari, istigatori e persone impegnate nel recupero della sostanza stupefacente. Trentuno le persone coinvolte nel blitz iniziale, poi diverse posizioni sono finite in abbreviato. L' inchiesta era partita nel marzo 2018 dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e poi la Guardia di Finanza - e in particolare il Gico - che risalì ad un gruppo che operava nelle provincie di Napoli e **Salerno**. Grazie a varie intercettazioni fu individuato un sistema di approvvigionamento di droga dalla Colombia. Tra questi uno dei capi impegnato a intrattenere rapporti con i fornitori: uno di questi, sposato con una colombiana e il cui cognato risultava essere il referente in Sud America per i trasferimenti, insieme a faccendieri e vari associati, dediti alla ricerca di contatti all' interno del **porto** di **Salerno** o comunque in grado di pianificare le modalità per consentire l' uscita della droga dagli spazi doganali. Il gruppo fu contattato dai narcos colombiani per il recupero di un carico di 32 chili di cocaina, occultati all' interno di un container frigo proveniente dalla Colombia e destinato al **porto** di Vado Ligure in provincia di Savona (operazione non riuscita). Ci fu poi un tentativo di importazione di 1,5 chilo di cocaina dal Sud America da recuperare sul territorio spagnolo: il trasportatore individuato per il viaggio Madrid - **Salerno**, però, disattese l' accordo raggiunto con il gruppo criminale il giorno precedente alla partenza. La gang si occupò del recupero di un carico di 157 chili di cocaina, proveniente da narcotraffickanti sud americani, destinato al **porto** di **Salerno** e da qui ad un gruppo criminale di Torre Annunziata. Ma il carico fu sequestrato dalla polizia canadese. Il gruppo di napoletani e salernitani aveva avviato due trattative per l' importazione, sempre dal Sud America, una da una tonnellata e un' altra da 200 chili di coca. Ricostruita anche la cessione di due chili della stessa sostanza stupefacente, su impulso di due intermediari, ad uno gruppo salentino, dietro pagamento di 69.000 euro.



Brindisi Report

Brindisi

Lo Snim di Brindisi tra gli eventi internazionali della Regione Puglia

La manifestazione fieristica di Brindisi è stata programmata dal 19 al 23 ottobre 2022 sui piazzali e sulla banchine del porto turistico 'Marina di Brindisi'

BRINDISI - Lo Snim, il salone nautico di Puglia è stato inserito tra gli eventi internazionali. Il riconoscimento è stato assegnato dalla Regione Puglia. La manifestazione fieristica di Brindisi è stata programmata dal 19 al 23 ottobre 2022 sui piazzali e sulla banchine del **porto** turistico "Marina di Brindisi". L'evento, pertanto, è stato inserito a pieno titolo nel calendario delle manifestazioni fieristiche internazionali che si svolgeranno in Puglia nell'anno in corso. "Questo riconoscimento - afferma il presidente dello Snim Giuseppe Meo - rappresenta il premio per l'impegno con cui abbiamo realizzato fino ad oggi ben 17 edizioni del salone nautico. Voglio ringraziare il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e l'assessore allo sviluppo economico Alessandro Delli Noci per aver voluto confermare un concreto interessamento per il nostro evento, così come annunciato a Brindisi nel corso dell'edizione 2021. Un altro importante tassello - aggiunge Meo - che, grazie anche alla preziosa collaborazione dell'assessore regionale alla formazione Sebastiano Leo e del presidente della commissione sanità Mauro Vizzino, permetterà al nostro salone nautico di traguardare altri importanti e prestigiosi riconoscimenti in un settore in forte espansione come quello della nautica da diporto". Il salone nautico di Puglia è il punto di riferimento delle più importanti aziende italiane del settore nautico ed è divenuto un appuntamento di caratura internazionale anche grazie al ricco programma di convegni sulle attività del mare.



Il Nautilus

Brindisi

IL SALONE NAUTICO DI PUGLIA RICONOSCIUTO 'EVENTO INTERNAZIONALE' DALLA REGIONE PUGLIA

Prestigioso traguardo per lo SNIM - Salone Nautico di Puglia. Così come annunciato, la Regione Puglia ha ufficializzato il riconoscimento della qualifica 'internazionale' alla manifestazione fieristica di **Brindisi**, la cui prossima edizione è stata programmata dal 19 al 23 ottobre 2022 sui piazzali e sulla banchine del porto turistico 'Marina di **Brindisi**'. L' evento, pertanto, è stato inserito a pieno titolo nel Calendario delle manifestazioni fieristiche internazionali che si svolgeranno in Puglia nell' anno in corso. 'Questo riconoscimento - afferma il Presidente dello SNIM Giuseppe Meo - rappresenta il premio per l' impegno con cui abbiamo realizzato fino ad oggi ben 17 edizioni del Salone Nautico. Voglio ringraziare il Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e l' Assessore allo Sviluppo Economico Alessandro Delli Noci per aver voluto confermare un concreto interessamento per il nostro evento, così come annunciato a **Brindisi** nel corso dell' edizione 2021'. Un altro importante tassello - aggiunge Meo - che, grazie anche alla preziosa collaborazione dell' Assessore regionale alla Formazione Sebastiano Leo e del Presidente della Commissione Sanità Mauro Vizzino, permetterà al nostro Salone Nautico di trarre altri importanti e prestigiosi riconoscimenti in un settore in forte espansione come quello della nautica da diporto'. Il Salone Nautico di Puglia è il punto di riferimento delle più importanti aziende italiane del settore nautico ed è divenuto un appuntamento di caratura internazionale anche grazie al ricco programma di convegni sulle attività del mare.



Porti: Agostinelli, bene il raccordo Fs alla Regione, ora sviluppo

'Tassello strategico per intermodalità scalo e retroporto'

(ANSA) - **GIOIA TAURO**, 10 MAG - "Con grande soddisfazione il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha accolto la decisione, tanto attesa, adottata dal Corap di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del **porto** di **Gioia Tauro** alla rete nazionale". Lo rende noto la stessa autorità. "Un atto amministrativo molto atteso - è scritto in una nota - di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a Rfi, ente gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del **porto** di **Gioia Tauro**. Si tratta di un risultato importante frutto di un' azione sinergica avviata dall' on. Enza Bruno Bossio, intervenuta a livello parlamentare, e perpetrata tra i principali obiettivi dalla Giunta Santelli, oggi positivamente conclusa grazie all' impegno del governatore Roberto Occhiuto. Giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da **Gioia Tauro** e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, Bari e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell' asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso **Gioia Tauro**". "Da tempo attendevamo questa decisione - sottolinea Agostinelli - che ora ci permetterà di programmare in modo determinante l' ulteriore crescita del nostro **porto**, da inquadrare finalmente in un' ottica di collegamento dei traffici dal mare all' entroterra, complementari al transhipment. Si tratta di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell' intermodalità nell' area portuale e retroportuale di **Gioia Tauro**. Allo stesso tempo, mi rivolgo al commissario straordinario del Corap, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all' interno del **porto**, di cui è titolare, in modo tale da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell' intera area portuale in maggiore sicurezza". (ANSA).



Gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro passa alla Regione Calabria

L'infrastruttura è un elemento di raccordo tra la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi alla rete nazionale ferroviaria

REGGIO CALABRIA - La proprietà del gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro (Reggio Calabria) è stata trasferita dal Corap alla Regione Calabria . L'infrastruttura è un elemento di raccordo tra la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi alla rete nazionale ferroviaria. La notizia è stata presa con "soddisfazione" dal presidente dell' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli. "Un atto amministrativo molto atteso - ha affermato - di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a Rfi, ente gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale". A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di sistema portuale che avverrà a giorni, Rete ferroviaria italiana potrà pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare



espressamente la fonte Agenzia DIRE e l' indirizzo www.dire.it 2022-05-10T14:19:03+02:00 2022-05-10T14:19:07+02:00 MAFIE Cosche 'ndrangheta radicate a Roma, emesse 43 misure cautelari ALLERTA METEO Weekend all' insegna del maltempo, piogge e vento al Sud L' INIZIATIVA A Reggio Calabria 100 studenti per l' Italian cleaning tour di Ambiente Mare Italia INFRASTRUTTURE Strada Statale Jonica, Occhiuto: "Al lavoro perché diventi priorità nazionale" GIOVANI A Reggio Calabria la finale delle XX Olimpiadi nazionali di astronomia: i vincitori REGGIO CALABRIA Mancata approvazione del bilancio al Comune, il centrodestra: "Ora dimissioni Calabrò" L' ACCORDO VIDEO | Approvato a Reggio Calabria il patto con il governo Chi siamo Contatti Notiziari Privacy Newsletter Agenzia DIRE - Iscritta al Tribunale di Roma - sezione stampa - al n.341/88 del 08/06/1988 Editore: Com.e - Comunicazione&Editoria srl Corso d' Italia, 38a 00198 Roma - C.F. 08252061000 Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte «Agenzia DIRE» e l' indirizzo «www.dire.it» Canali Politica Sociale Ambiente Sanità Dire Libri Giovani Costume e Società Scuola e Università Cultura Dire Donne Dire Futuro Dire Scuola Lavoro Sport Esteri Mondo Cooperazione Europa Ordine di Malta San Marino Vaticano Regioni Abruzzo Basilicata Calabria Campania Emilia Romagna Friuli Venezia Giulia Lazio Liguria Lombardia Marche Molise Piemonte Puglia Sardegna Sicilia Toscana Trentino-Alto Adige Umbria Valle d' Aosta Veneto Speciali ApprofondiRE La selezione del direttore Scientificamente Tg TG-Politico TG-Ambiente TG-Sanità TG-Scuola TG-Pediatria TG-Riabilitazione TG-Agricoltura Tg-Psicologia

Dire

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

TG-Cultura Newsletter Scuola Psicologia Salute Minori e Pediatria Esteri San Marino Menu Canali Politica Sociale Ambiente Sanità Dire Libri Giovani Costume e Società Scuola e Università Cultura Dire Donne Dire Futuro Dire Scuola Lavoro Sport Esteri Mondo Cooperazione Europa Ordine di Malta San Marino Vaticano Regioni Abruzzo Basilicata Calabria Campania Emilia Romagna Friuli Venezia Giulia Lazio Liguria Lombardia Marche Molise Piemonte Puglia Sardegna Sicilia Toscana Trentino-Alto Adige Umbria Valle d' Aosta Veneto Speciali ApprofondIRE La selezione del direttore Scientificamente Tg TG-Politico TG-Ambiente TG-Sanità TG-Scuola TG-Pediatria TG-Riabilitazione TG-Agricoltura Tg-Psicologia TG-Cultura Newsletter Scuola Psicologia Salute Minori e Pediatria Esteri San Marino.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP MTMI: passaggio di proprietà, del raccordo ferroviario al porto di Gioia Tauro, dal Corap alla Regione Calabria

Con grande soddisfazione il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha accolto la decisione, tanto attesa, adottata dal Corap di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Un atto amministrativo molto atteso, di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a RFI, ente gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Si tratta di un risultato importante frutto di un' azione sinergica avviata dall' on. Enza Bruno Bossio, intervenuta a livello parlamentare, e perpetrata tra i principali obiettivi dalla Giunta Santelli, oggi positivamente conclusa grazie all' impegno del governatore Roberto Occhiuto. Giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, **Bari** e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell' asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. "Da tempo attendevamo questa decisione - sottolinea il presidente Andrea Agostinelli - che ora ci permetterà di programmare in modo determinante l' ulteriore crescita del nostro porto, da inquadrare finalmente in un' ottica di collegamento dei traffici dal mare all' entroterra, complementari al transhipment. Si tratta - aggiunge - di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell' intermodalità nell' area portuale e retroportuale di Gioia Tauro. Allo stesso tempo, - conclude Agostinelli - mi rivolgo al commissario straordinario del CORAP, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all' interno del porto, di cui è titolare, in modo tale da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell' intera area portuale in maggiore sicurezza".



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nuovo passo per sviluppare i collegamenti ferroviari del porto di Gioia Tauro con i mercati

Il CORAP ha trasferito alla Regione la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha espresso grande soddisfazione per l' attesa decisione del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive (CORAP), consorzio della Regione Calabria del quale nelle scorse settimane l' ente regionale ha deciso la liquidazione coatta amministrativa, di trasferire alla stessa Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Agostinelli ha evidenziato che si tratta di un atto amministrativo molto atteso, di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria possa, a sua volta, trasferirne la proprietà a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ente gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale. Agostinelli ha spiegato che a passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema Portuale che avverrà a giorni, RFI potrà così pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Il presidente dell' AdSP ha sottolineato inoltre che tale trasferimento giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, **Bari** e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali, mentre nel contempo anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell' asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. «Da tempo - ha ricordato Agostinelli - attendevamo questa decisione che ora ci permette di programmare in modo determinante l' ulteriore crescita del nostro porto, da inquadrare finalmente in un' ottica di collegamento dei traffici dal mare all' entroterra, complementari al transhipment. Si tratta di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell' intermodalità nell' area portuale e retroportuale di Gioia Tauro. Allo stesso tempo - ha concluso Agostinelli - mi rivolgo al commissario straordinario del CORAP, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all' interno del porto, di cui è titolare, in modo tale da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell' intera area portuale in maggiore sicurezza».



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Raccordo ferroviario porto di Gioia Tauro

Con grande soddisfazione il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha accolto la decisione, tanto attesa, adottata dal Corap di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Un atto amministrativo molto atteso, di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a RFI, ente gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Si tratta di un risultato importante frutto di un' azione sinergica avviata dall' on. Enza Bruno Bossio, intervenuta a livello parlamentare, e perpetrata tra i principali obiettivi dalla Giunta Santelli, oggi positivamente conclusa grazie all' impegno del governatore Roberto Occhiuto. Giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, **Bari** e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell' asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. .



Informazioni Marittime

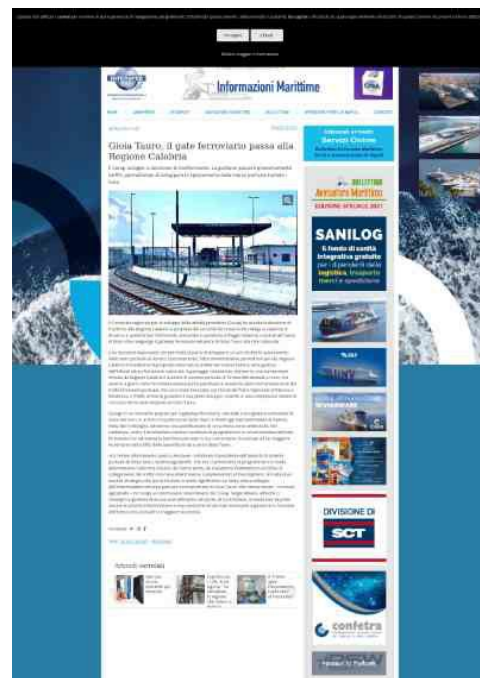
Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, il gate ferroviario passa alla Regione Calabria

Il Corap accoglie la decisione di trasferimento. La gestione passerà prossimamente ad RFI, permettendo di sviluppare lo spostamento della merce portuale tramite i treni

Il Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap) ha accolto la decisione di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando, entrambe in provincia di Reggio Calabria, e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Una decisione importante che permetterà al porto di sviluppare con più facilità lo spostamento delle merci portuali sui binari. Concretamente, l'atto amministrativo permetterà poi alla Regione Calabria di trasferirne la proprietà della traccia a Rete Ferroviaria Italiana, ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di sistema portuale di Tirreno Meridionale e Ionio, che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, o PNRR, al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Giunge

in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, **Bari** e Bologna, attraverso una pianificazione di circa trenta corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell'asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. «Da tempo attendevamo questa decisione - sottolinea il presidente dell'autorità di sistema portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli - che ora ci permetterà di programmare in modo determinante l'ulteriore crescita del nostro porto, da inquadrare finalmente in un'ottica di collegamento dei traffici dal mare all'entroterra, complementari al transhipment. Si tratta di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell'intermodalità nell'area portuale e retroportuale di Gioia Tauro. Allo stesso tempo - conclude Agostinelli - mi rivolgo al commissario straordinario del Corap, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all'interno del porto, di cui è titolare, in modo tale da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell'intera area portuale in maggiore sicurezza».



Gioia Tauro: la rete ferroviaria entra in porto

Agostinelli: Attendevamo questa decisione che ci permetterà di programmare la crescita del porto

Vezio Benetti

GIOIA TAURO La rete ferroviaria nazionale entra in porto a Gioia Tauro. Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha accolto con grande soddisfazione la decisione, tanto attesa, adottata dal Corap di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Un atto amministrativo molto atteso, di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a Rfi, ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Si tratta di un risultato importante frutto di un'azione sinergica avviata dall'on. Enza Bruno Bossio, intervenuta a livello parlamentare, e perpetrata tra i principali obiettivi dalla Giunta Santelli, oggi positivamente conclusa grazie all'impegno del governatore Roberto Occhiuto. Giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, Bari e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell'asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. Da tempo attendevamo questa decisione sottolinea il presidente Andrea Agostinelli che ora ci permetterà di programmare in modo determinante l'ulteriore crescita del nostro porto, da inquadrare finalmente in un'ottica di collegamento dei traffici dal mare all'entroterra, complementari al transhipment. Si tratta aggiunge di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell'intermodalità nell'area portuale e retroportuale di Gioia Tauro. Allo stesso tempo, conclude Agostinelli mi rivolgo al commissario straordinario del Corap, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all'interno del porto, di cui è titolare, in modo da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell'intera area portuale in maggiore sicurezza.



Agostinelli, accolto la decisione: il raccordo ferroviario passa alla regione

Redazione Seareporter.it

Gioia Tauro, 10 maggio 2022 - Con grande soddisfazione il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha accolto la decisione, tanto attesa, adottata dal Corap di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del **porto** di **Gioia Tauro** alla rete nazionale. Andrea Agostinelli Un atto amministrativo molto atteso, di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a RFI, ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del **porto** di **Gioia Tauro**. Si tratta di un risultato importante frutto di un'azione sinergica avviata dall'on. Enza Bruno Bossio, intervenuta a livello parlamentare, e perpetrata tra i principali obiettivi dalla Giunta Santelli, oggi positivamente conclusa grazie all'impegno del governatore Roberto Occhiuto. Giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da **Gioia Tauro** e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, Bari e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell'asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso **Gioia Tauro**.



Porto Gioia Tauro, il raccordo ferroviario passa da Corap alla Regione

Agostinelli: " Tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell' intermodalità "

Giancarlo Barlazzi

Gioia Tauro - Con grande soddisfazione il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha accolto la decisione, tanto attesa, adottata dal Corap di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Un atto amministrativo molto atteso, di cui tanto si è discusso in passato, perché necessario affinché la Regione Calabria potesse, a sua volta, trasferirne la proprietà a RFI, ente gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale. A passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro. Si tratta di un risultato importante frutto di un' azione sinergica avviata dall' on. Enza Bruno Bossio, intervenuta a livello parlamentare, e perpetrata tra i principali obiettivi dalla Giunta Santelli, oggi positivamente conclusa grazie all' impegno del governatore Roberto Occhiuto. Giunge in un momento propizio per il gateway ferroviario, che vede il suo gestore aumentare le corse dei treni, in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, **Bari** e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell' asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale ad un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. 'Da tempo attendevamo questa decisione - sottolinea il presidente Andrea Agostinelli - che ora ci permetterà di programmare in modo determinante l' ulteriore crescita del nostro porto, da inquadrare finalmente in un' ottica di collegamento dei traffici dal mare all' entroterra, complementari al transhipment. Si tratta - aggiunge - di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell' intermodalità nell' area portuale e retroportuale di Gioia Tauro. Allo stesso tempo, - conclude Agostinelli - mi rivolgo al commissario straordinario del CORAP, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all' interno del porto, di cui è titolare, in modo tale da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell' intera area portuale in maggiore sicurezza '.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

A Gioia Tauro il raccordo ferroviario del porto potrà ora passare a Rfi

Lo scalo calabrese ha da poco iniziato a operare treni container da e per gli hub intermodali di Padova, Nola, Bari e Bologna

Il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha annunciato e accolto con particolare soddisfazione la decisione adottata dal Corap (Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive) di trasferire alla Regione Calabria la proprietà del raccordo ferroviario che collega la stazione di Rosarno a quella di San Ferdinando e quindi del fascio di binari che congiunge il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro alla rete nazionale. Si tratta di un atto amministrativo che era molto atteso perché necessario affinché la Regione Calabria possa, a sua volta, trasferirne la proprietà a Rfi, società che getsice l' infrastruttura ferroviaria nazionale. Una nota della port authority spiega infatti che, 'a passaggio completato, attraverso una convenzione firmata da Regione Calabria e Autorità di Sistema portuale che avverrà a giorni, Rete Ferroviaria Italiana potrà, così, pianificare e avviare le opere di manutenzione del tratto ferroviario portuale, che sono state finanziate con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al fine di garantire il suo pieno sviluppo, inserito in una complessiva visione di crescita intermodale del porto di Gioia Tauro'. Questa azione giunge 'in un momento propizio per il gateway ferroviario' sottolinea l' Adsp, ricordando che in queste settimane stanno aumentando 'le corse dei treni in arrivo e in partenza da Gioia Tauro e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola, **Bari** e Bologna, attraverso una pianificazione di circa 30 corse settimanali'. Nel contempo, anche il terminalista Automar ha deciso di programmare la ristrutturazione dell' asta ferroviaria che attraversa la banchina portuale in sua concessione, funzionale a un maggiore incremento dei traffici delle autovetture da e verso Gioia Tauro. 'Da tempo attendevamo questa decisione che ora ci permettere di programmare in modo determinante l' ulteriore crescita del nostro porto, da inquadrare finalmente in un' ottica di collegamento dei traffici dal mare all' entroterra, complementari al transhipment' sottolinea il presidente della port authority calabrese, Andrea Agostinelli. 'Si tratta di un tassello strategico che potrà incidere in modo significativo sul tanto atteso sviluppo dell' intermodalità nell' area portuale e retroportuale di Gioia Tauro'. Con l' occasione il presidente dello scalo aggiunge: 'Allo stesso tempo mi rivolgo al commissario straordinario del Corap, Sergio Riitano, affinché ci consegni la gestione di alcune aree all' interno del porto, di cui è titolare, in modo tale da poter avviare le attività di illuminazione e manutenzione strutturale necessarie a garantire la fruizione dell' intera area portuale in maggiore sicurezza'.



Traghetti Delcomar non regolari per il Pm, chiesti 6 e 4 anni per padre e figlio armatori

Alcuni traghetti della Delcomar , che dal 2016 hanno garantito i collegamenti tra la Sardegna e le isole minori di Carloforte e La Maddalena, non avevano le caratteristiche previste dal bando della Regione. Per questo il pm di Cagliari, **Giangiaco Pilia** , ha chiesto una doppia condanna per gli armatori della compagnia di navigazione, **Franco Del Giudice** e suo figlio **Enzo Giorgio** . I due sono a processo a Cagliari, con rito abbreviato . Un' inchiesta che lo scorso anno ha anche portato al sequestro preventivo dei traghetti usati. Per **Del Giudice** padre il magistrato inquirente ha chiesto sei anni; quattro per il figlio. Davanti alla giudice **Cristina Ornano** , il magistrato inquirente ha ritenuto provate le accuse di concorso in truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche, turbata libertà degli incanti, frode nelle pubbliche forniture, falsità in atti pubblici e attentati alla sicurezza dei trasporti. Sempre lo scorso anno, contestualmente al fermo dei traghetti scattò anche il sequestro di beni mobili, immobili nonché quote societarie e disponibilità finanziarie per un valore di oltre 64 milioni di euro . Nella lunga udienza di oggi hanno parlato anche gli avvocati difensori dei **Del Giudice**, **Massimo** Massa e **Marcello Vignolo**, mentre alla prossima discuteranno gli altri legali che rappresentano gli imputati, **Massimo** Ledda e **Matteo Pinna**. L' inchiesta riguarda la gara che la Delcomar si era aggiudicata dalla Regione Sardegna nel 2016 (governatore **Francesco Pigliaru** e **Massimo Deiana** assessore ai Trasporti), un contratto della durata di sei anni per l' importo complessivo, esclusa Iva, di 70,1 milioni di euro , con opzione di estensione del servizio fino a 9 anni per un totale di oltre 104 milioni. Secondo l' accusa, alcuni dei traghetti usati per i collegamenti con Carloforte e La Maddalena non risponderebbero alle disposizioni previste dal bando in materia di accessibilità per disabili e persone anziane. La prossima udienza è fissata per il 24 maggio.



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Nel Progetto Olbia Lng previsto l' utilizzo di bettoline fino a 7.500 mc e gasiere fino a 30.000 mc

Il terminale avrà una capacità di stoccaggio da 40.000 mc di Gnl con approvvigionamento via mare ogni 14-7 giorni

Sul sito del Ministero della Transizione Ecologica è stato pubblicato un avviso riguardante il progetto **Olbia** Lng - EnerClima 2050 per un nuovo deposito costiero di gas naturale liquefatto e una centrale elettrica a metano da 160-180 MW promosso da **Olbia** Lng Terminal (Fiamma 2000) e **Olbia** Green Power da realizzare nella zona industriale di Cala Saccaia (Consorzio Cipnes) a **Olbia**. Gli impianti, si legge nell' avviso, sono 'necessari ad assicurare il fabbisogno di energia per **Olbia** ed il territorio Nord-Est della Sardegna (Gallura), a 'emissioni zero' entro il 2050, a bilanciamento delle altre fonti di energia rinnovabile'. L' obiettivo di 'neutralità ambientale', si legge nell' avviso, 'sarà raggiunto sostituendo progressivamente (e totalmente entro il 2050) Lng fossile importato con biometano rinnovabile, ricavato localmente dall' assorbimento ed utilizzo della CO₂, convertita e riciclata in biometano, con fotosintesi clorofilliana e metanizzazione batterica'. Il progetto 'prevede l' implementazione di una filiera per il trasporto del gas naturale liquefatto (Lng) a mezzo di navi metaniere sino al terminale, lo stoccaggio all' interno di un serbatoio criogenico, la vaporizzazione di parte dei quantitativi ricevuti e la successiva distribuzione (sia allo stato liquido sia gassoso) come di seguito precisato: trasferimento in fase gassosa alla centrale elettrica e alla rete gas del territorio di **Olbia**; trasferimento in fase liquida tramite autocisterne, che andranno ad approvvigionare distributori stradali di Lng e Cng e piccoli impianti di rigassificazione per successiva distribuzione di altri centri abitati nell' area settentrionale regionale; trasferimento in fase liquida alle navi bettoline Lng di taglia compresa fra 1.500 e 7.500 mc'. Il terminale avrà una capacità di stoccaggio da 40.000 mc di Gnl con approvvigionamento con navi metaniere da 30.000 mc ogni 14-7 giorni. Entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell' avviso è possibile presentare osservazioni al Mite.



Shipping Italy

Cagliari

Inchiesta Delcomar: chieste pene molto severe per l' armatore Del Giudice e per il figlio

Le accuse sono di concorso in truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche, turbata libertà degli incanti, frode nelle pubbliche forniture, falsità in atti pubblici e attentati alla sicurezza dei trasporti

Per il pubblico ministero che ha indagato sull' inchiesta riguardante i traghetti della compagnia di navigazione Delcomar attivi sui collegamenti tra la Sardegna e le isole minori alcune delle navi impiegate non avevano le caratteristiche previste dal bando della Regione aggiudicato per i servizi di continuità territoriale marittima. Per questo si è chiusa con una doppia richiesta di condanna per i vertici della società e della Delcoservizi la requisitoria del pubblico ministero Giangiacomo Pilia al processo con rito abbreviato a Cagliari nei confronti degli armatori Franco Del Giudice e del figlio Enzo Giorgio: per il primo l' accusa ha chiesto sei anni di reclusione, per il secondo quattro anni. Secondo quanto riferisce l' agenzia Ansa davanti alla giudice Cristina Ornano, il titolare dell' inchiesta condotta dalla Guardia di Finanza - che ha portato lo scorso anno al sequestro preventivo dei traghetti che effettuano i collegamenti con Carloforte e La Maddalena, nonché di beni mobili, immobili, quote societarie e disponibilità finanziarie per un valore di oltre 64 milioni di euro - ha ritenuto provate le accuse di concorso in truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche, turbata libertà degli incanti, frode nelle pubbliche forniture, falsità in atti pubblici e attentati alla sicurezza dei trasporti. L' inchiesta si era concentrata sulla gara che la Delcomar si era aggiudicata dalla Regione Sardegna nel 2016, un contratto della durata di sei anni per l' importo complessivo di 70,1 milioni di euro (Iva esclusa) con opzione di estensione del servizio fino a 9 anni per un totale di oltre 104 milioni. Secondo l' accusa, alcuni dei traghetti impiegati da Delcomar per i collegamenti con Carloforte e La Maddalena non erano conformi alle disposizioni previste dal bando in materia di accessibilità per disabili e persone anziane. La prossima udienza è fissata per il 24 maggio.



Il Nautilus

Focus

Allianz: le perdite nel settore del trasporto marittimo diminuiscono, ma guerre, costi delle grandi navi e problemi relativi alla sostenibilità confondono le acque

La guerra in Ucraina, i costi delle grandi navi, il boom del trasporto via mare e le problematiche relative alla sostenibilità confondono le acque Safety & Shipping Review 2022: 54 grandi navi perse in tutto il mondo lo scorso anno. Perdite totali in calo del 57% nell'ultimo decennio. Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine sono i luoghi con le perdite maggiori. Nelle Isole Britanniche si registra la maggior parte degli incidenti navali. L'invasione dell'Ucraina ha molteplici conseguenze: perdita di vite umane e navi, aggravamento della crisi dei cambi di equipaggio, interruzione del commercio, peso delle sanzioni, costo e disponibilità di carburante. Incendi, incidenti a navi portacontainer e car carrier portano a perdite sovradimensionate e ad un processo di 'avaria generale' sempre più frequente. Le preoccupazioni per la sostenibilità fanno aumentare i costi di recupero e di rimozione dei relitti. La decarbonizzazione dell'industria navale sta creando nuovi rischi. Impatto sulla sicurezza del boom del trasporto marittimo: uso crescente di navi non adatte per trasportare container, estensione della vita utile delle navi, congestione dei porti che mette sotto pressione gli equipaggi e le strutture. Milano - L'industria marittima internazionale rappresenta circa il 90% del commercio mondiale, quindi la sicurezza delle navi è fondamentale. L'anno scorso il settore ha mantenuto il suo trend positivo in materia di sicurezza a lungo termine, ma l'invasione russa dell'Ucraina, il crescente numero di problematiche dai costi importanti che coinvolgono le grandi navi, le sfide per gli equipaggi e la congestione dei porti derivante proprio dall'incremento del trasporto marittimo, insieme alla gestione degli impegnativi obiettivi di decarbonizzazione, non lasciano spazio alla tranquillità, secondo quanto emerge dal Safety & Shipping Review 2022 di Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS). "Il settore dei trasporti ha dimostrato un'enorme capacità di resilienza nel corso di questi ultimi difficili anni, come testimonia il boom a cui assistiamo oggi in diversi settori dell'industria", dichiara il capitano Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting di AGCS. "Le perdite totali sono ai minimi storici, ovvero circa 50-75 all'anno negli ultimi quattro anni rispetto alle oltre 200 all'anno degli anni '90. Tuttavia, la tragica situazione in Ucraina ha causato problemi diffusi nel Mar Nero e altrove, aggravando la situazione delle supply chain già sotto pressione ed anche i disagi già esistenti provocate dalla pandemia di Covid-19, la congestione dei porti e i problemi relativi al cambio degli equipaggi. Allo stesso tempo, alcune delle risposte messe in campo per sostenere l'incremento del trasporto via mare, come modificare l'utilizzo o estendere la vita lavorativa delle navi, sollevano alcune perplessità. I crescenti problemi posti dalle grandi navi, come incendi, incagli e complesse operazioni di salvataggio, continuano a rappresentare una sfida per gli armatori e i loro equipaggi". Lo studio annuale di AGCS analizza le perdite e i sinistri



Il Nautilus

Focus

(incidenti) di navigazione segnalati per navi oltre le 100 tonnellate lorde. Nel 2021 sono state riportate 54 perdite totali di navi a livello mondiale, rispetto alle 65 dell' anno precedente. Questo rappresenta un calo del 57% in 10 anni (127 nel 2012), mentre durante i primi anni '90 la flotta mondiale perdeva più di 200 navi all' anno. La riduzione delle perdite totali nel 2021 è resa più impressionante dal fatto che oggi esistono circa 130.000 navi nella flotta mondiale rispetto alle circa 80.000 di 30 anni fa. Tale progresso riflette la maggiore attenzione alle misure di protezione attraverso programmi di formazione e sicurezza, il miglioramento del design delle navi, la tecnologia e la regolamentazione. Secondo il rapporto, si sono verificate quasi 900 perdite totali negli ultimi dieci anni (892). La regione marittima della Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine è la zona dove se ne registrano di più, con una su cinque nel 2021 (12) e una su quattro nell' ultimo decennio (225), conseguenza dell' alta concentrazione di commercio in quelle aree, porti congestionati, flotte più vecchie e condizioni meteorologiche estreme. A livello mondiale, le navi da carico (27) rappresentano la metà delle navi perse nell' ultimo anno e il 40% nell' ultimo decennio. Il naufragio (affondamento/sommersione) è stata la causa principale delle perdite totali nell' ultimo anno, pari al 60% (32). Mentre le perdite totali sono diminuite nell' ultimo anno, il numero di incidenti di navigazione segnalati è aumentato e le Isole britanniche ne hanno registrato la maggior parte (668 su 3.000). I danni ai macchinari hanno rappresentato più di un incidente su tre a livello globale (1.311), seguiti da collisioni (222) e incendi (178), con un aumento del numero di questi ultimi di quasi il 10%. Impatto dell' Ucraina: sicurezza e coperture assicurative L' industria marittima è stata colpita su più fronti dall' invasione russa dell' Ucraina, con la perdita di vite umane e di navi nel Mar Nero, l' interruzione del commercio e il crescente peso delle sanzioni. Ma deve affrontare anche le sfide per le operazioni quotidiane, con effetti a catena per l' equipaggio, il costo e la disponibilità del combustibile e il potenziale e crescente rischio cyber. L' invasione ha ulteriori conseguenze su un' industria marittima mondiale che sta già affrontando varie carenze. I lavoratori marittimi russi rappresentano poco più del 10% della forza lavoro mondiale composta da 1,89 milioni di persone, mentre circa il 4% proviene dall' Ucraina. Questo personale potrebbe avere difficoltà a tornare a casa o raggiungere le navi alla fine dei contratti. Un conflitto prolungato potrebbe avere conseguenze più profonde, potenzialmente rimodellando il commercio globale di energia e altre materie prime. Un embargo esteso sul petrolio russo potrebbe contribuire a far aumentare il costo del combustibile e avere un impatto sulla sua disponibilità, spingendo gli armatori ad utilizzare carburanti alternativi. Se questi fossero di qualità inferiore agli standard, si potrebbe arrivare ad avere in futuro richieste di risarcimento per guasti ai macchinari. In questo scenario, le agenzie di sicurezza continuano a mettere in guardia su un' accresciuta prospettiva di rischi informatici per il settore marittimo quali blocco dei GPS, spoofing del sistema di identificazione automatica (AIS), problemi alle comunicazioni e interferenze elettroniche. Il settore assicurativo vedrà probabilmente un certo numero di richieste di risarcimento nell' ambito delle polizze rischio guerra da parte di navi danneggiate

Il Nautilus

Focus

o perse a causa di mine marine, attacchi missilistici e bombardamenti nelle zone di conflitto', spiega Justus Heinrich, Global Product Leader, Marine Hull, AGCS. 'Gli assicuratori potrebbero anche ricevere richieste di risarcimento nell' ambito di polizze marine con estensione al rischio guerra per navi e carichi bloccati o intrappolati nei porti e nelle acque costiere ucraine'. La serie di sanzioni contro gli interessi russi rappresenta una sfida considerevole. La violazione delle sanzioni può dar luogo a severe ripercussioni, ma anche la loro osservanza può rappresentare un onere considerevole. Può essere difficile stabilire il proprietario finale di una nave, di un carico o di una controparte. Le sanzioni si applicano anche a varie parti della supply chain dei trasporti, comprese banche e assicurazioni, ed anche i servizi di supporto marittimo e tutto rende la conformità ancora più complessa. Una questione scottante: gli incendi a bordo l' anno scorso, gli incendi a bordo della nave roll-on roll-off (Ro-ro) Felicity Ace e della nave container X-Press Pearl hanno portato a perdite totali. Gli incendi delle merci sono un problema importante. Il rapporto evidenzia che negli ultimi cinque anni sono stati segnalati più di 70 incendi solo su navi container. Gli incendi iniziano spesso nei container stessi e possono essere il risultato della mancata o errata dichiarazione di carichi pericolosi, come sostanze chimiche e batterie; circa il 5% dei container spediti sono composti da merci pericolose non dichiarate. L' incendio di una grande nave può diffondersi rapidamente ed essere difficile da controllare e spesso l' equipaggio è costretto ad abbandonare la nave cosa che può aumentare significativamente il costo finale di un sinistro. Gli incendi sono diventati anche uno dei principali fattori di danno per i trasportatori di automobili. Di solito iniziano nelle stive e sono causati da malfunzionamenti o cortocircuiti elettrici nei veicoli e i ponti aperti possono lasciarli diffondere rapidamente. Il crescente numero di veicoli elettrici (VE) trasportati via mare provoca ulteriori rischi, dato che le contromisure esistenti potrebbero non rispondere efficacemente in caso di incendio di un VE. Le perdite possono essere molto costose dato il valore del carico e il costo della rimozione del relitto e del disinquinamento. Quando le grandi navi sono in difficoltà, la risposta di emergenza e la ricerca di un porto di rifugio possono essere difficili. Sono necessarie attrezzature di recupero specializzate, rimorchiatori, gru, chiatte e infrastrutture portuali, il che aggiunge tempo e costi alla risposta. La X-Press Pearl, che è affondata a seguito di un incendio dopo che due porti hanno rifiutato il riparo (tali porti non erano in grado o non volevano scaricare un carico di acido nitrico) è uno dei tanti incidenti in cui le navi container hanno avuto difficoltà a trovare un porto sicuro. Il salvataggio della nave portarinfuse Golden Ray che si è ribaltata fuori dal porto statunitense di Brunswick nel 2019, ha richiesto quasi due anni e un costo di oltre 800 milioni di dollari. Troppo spesso, quello che dovrebbe essere un incidente gestibile su una grande nave finisce in una perdita totale. Il salvataggio è diventato una preoccupazione crescente. Le problematiche ambientali stanno contribuendo all' aumento dei costi di recupero e di rimozione dei relitti poiché ci si aspetta che gli armatori e gli assicuratori facciano di più per proteggere l' ambiente e le economie locali", dice Khanna. 'In precedenza, un relitto poteva essere lasciato in loco se non rappresentava

Il Nautilus

Focus

un pericolo per la navigazione, mentre adesso le autorità vogliono che i relitti siano rimossi e che l'ambiente marino sia ripristinato, indipendentemente dal costo'. Spese di salvataggio più alte e in generale perdite più significative, sono costi sempre più sopportati dai proprietari del carico e dai loro assicuratori. L'"avaria generale" ovvero il processo legale attraverso il quale i proprietari del carico condividono proporzionalmente le perdite e il costo del salvataggio, è diventato un evento di frequenza, oltre che di gravità, con l'aumento del numero di grandi navi coinvolte in incendi, incagli e perdite di container in mare rispetto a cinque anni fa", spiega Régis Broudin, Global Head of Marine Claims di AGCS. L'"avaria generale" è stato dichiarato in entrambi gli incidenti della Ever Forward e della Ever Given. La grande nave portacontainer Ever Forward si è arenata negli Stati Uniti nel marzo 2022 ed è rimasta bloccata per più di un mese prima di essere liberata, quasi un anno dopo che la sua nave sorella, Ever Given, aveva bloccato il Canale di Suez. Il mondo post-pandemico apre le porte a nuovi rischi. Se la pandemia Covid-19 ha provocato poche richieste di risarcimento dirette per il settore assicurativo marittimo, il successivo impatto sul benessere dell'equipaggio, l'esplosione del trasporto via mare e la congestione dei porti solleva potenziali preoccupazioni sulla sicurezza. La domanda di personale per gli equipaggi è alta, ma molti lavoratori marittimi qualificati ed esperti stanno lasciando il settore e si prevede una grave carenza di ufficiali entro cinque anni. Per chi rimane, il morale è basso perché le pressioni commerciali, i doveri di conformità alle regole e i carichi di lavoro sono invece molto alti. Queste condizioni di lavoro possono provocare errori e in effetti l'analisi di AGCS dimostra che il 75% degli incidenti di navigazione sono dovuti a errore umano. Il rimbalzo economico dopo i lockdown dovuti al Covid-19 ha creato un periodo di boom per il trasporto marittimo con aumenti record delle tariffe di trasporto e noleggio. Se questo aspetto è positivo per le compagnie di navigazione, i tassi di noleggio più alti e la carenza di capacità delle navi container stanno invogliando alcuni operatori ad utilizzare navi portarinfuse e porta prodotti o convertire le petroliere per trasportare i container. In questo caso l'uso di navi non containerizzate solleva domande sulla stabilità, sui sistemi antincendio e sulla sicurezza del carico. Le navi portarinfuse non sono progettate per trasportare container, il che potrebbe avere un impatto sulle loro caratteristiche di manovra in caso di maltempo e l'equipaggio potrebbe non essere in grado di rispondere adeguatamente in caso di incidente. La domanda di trasporto via mare è elevata e alcuni proprietari stanno estendendo la vita attiva delle navi. Già prima della pandemia, l'età media delle navi stava aumentando. Anche se ci sono molte flotte ben gestite e mantenute composte da navi più vecchie, l'analisi ha dimostrato che le navi container e cargo più datate (di età compresa tra i 15 e i 25 anni) hanno maggiori probabilità di provocare sinistri, poiché soffrono la corrosione e i sistemi e i macchinari sono più soggetti a guasti. L'età media di una nave coinvolta in una perdita totale negli ultimi 10 anni è di 28 anni. Ostacoli nelle spedizioni e congestione dei porti. Le misure dovute al Covid-19 in Cina, un'impennata della domanda dei consumatori e l'invasione dell'Ucraina sono stati tutti fattori di una congestione dei porti senza precedenti che mette gli equipaggi,

Il Nautilus

Focus

i gestori dei porti e le strutture sotto ulteriore pressione. "Caricare e scaricare le navi è un'operazione particolarmente rischiosa, per la quale anche piccoli errori possono avere grandi conseguenze. I porti per container sono sempre più affollati e hanno poco spazio, mentre la manodopera esperta necessaria per gestire correttamente i container scarseggia. Se si aggiungono i tempi di rotazione veloci, il risultato può essere un ambiente a rischio elevato", spiega Heinrich. Cambiamento climatico: problemi di transizione Il rapporto nota che lo slancio e gli sforzi internazionali che si stanno compiendo per affrontare il cambiamento climatico, mettono il settore marittimo sotto una crescente pressione per accelerare il suo impegno nella sostenibilità, dato che le relative emissioni di gas serra sono cresciute di circa il 10% tra il 2012 e il 2018. La decarbonizzazione richiederà grandi investimenti in tecnologia verde e carburanti alternativi. Un numero crescente di navi sta già passando al gas naturale liquefatto (LNG), mentre un alcuni altri carburanti, tra cui ammoniaca, idrogeno e metanolo, sono in fase di sviluppo, così come navi a propulsione elettrica. La transizione ai carburanti alternativi porterà probabilmente un aumento di richieste di risarcimento per guasti ai macchinari, mentre la nuova tecnologia si assesta e gli equipaggi si adattano alle nuove procedure.

Informare

Focus

Ancora in territorio fortemente negativo i risultati finanziari del gruppo crocieristico NCLH

Nei primi tre mesi del 2022 le navi del gruppo hanno ospitato meno di un terzo dei passeggeri dell' ultimo corrispondente periodo pre-pandemia

La scorsa settimana ha ripreso il mare la Norwegian Spirit , l' ultima nave del gruppo crocieristico Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) a riprendere l' attività che da marzo 2020, a causa delle limitazioni alla mobilità decise dai governi mondiali per contenere la diffusione della pandemia di Covid-19, si era progressivamente ridotta sino ad arrestarsi per poi riprendere assai lentamente ad aumentare in coincidenza con il progressivo allentamento delle restrizioni dovuto all' attenuarsi della crisi sanitaria. Alla ripresa delle operazioni ha fatto riscontro a partire dal terzo trimestre dello scorso anno un rialzo dei risultati finanziari dell' azienda che tuttavia restano assai lontani dalle performance registrate prima della pandemia e così è stato anche nel primo trimestre del 2022. NCLH ha archiviato i primi tre mesi di quest' anno con ricavi pari a 521,9 milioni di dollari, valore che se rappresenta un incremento del +16.736,8% sullo stesso periodo del 2021 quando le attività del gruppo erano pressoché ferme, costituiscono una diminuzione del -58,1% sul primo trimestre del 2020 quando la crisi sanitaria era appena agli inizi e un calo del -62,8% sul primo trimestre del 2019 quando tale emergenza era del tutto assente. Del fatturato del primo trimestre di quest' anno 342,4 milioni di dollari sono derivati dalla vendita delle crociere e 179,5 milioni dalle vendite a bordo delle navi. EBITDA, risultato operativo e risultato economico netto sono stati tutti di segno negativo e pari rispettivamente a -472,6 milioni, -688,8 milioni e -982,7 milioni di dollari rispetto a risultati anch' essi di segno negativo nel primo trimestre del 2021 e pari a -373,7 milioni, -571,3 milioni e -1,37 miliardi di dollari. Per fare un raffronto con i risultati pre-pandemia, nel primo trimestre del 2019 queste voci del conto economico erano tutte di segno positivo e pari a 327,6 milioni, 158,3 milioni e 118,2 milioni di dollari. Nel primo trimestre del 2022 la flotta del gruppo, costituita da 28 navi operate attraverso i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, hanno ospitato 191mila passeggeri, mentre nello stesso periodo dello scorso anno le navi erano ferme, nel corrispondente periodo del 2020, quando la crisi sanitaria era appena iniziata, ne avevano ospitato 500mila e nei primi tre mesi del 2019 erano saliti a bordo complessivamente 645mila passeggeri. Commentando i risultati del primo trimestre di quest' anno il presidente e amministratore delegato di NCLH, Frank Del Rio, ha spiegato che dati incoraggianti giungono dalle prenotazioni, con volumi di prenotazioni che - ha specificato - «non sono tornati solo ai livelli pre-Omicron, ma che ora si avvicinano ai livelli storici nonostante un temporaneo arresto dovuto al conflitto Russia-Ucraina». Il gruppo ha precisato che gli effetti del conflitto hanno determinato la cancellazione o modifica di circa 60 crociere programmate nel corso di 2022, variazioni che includono tutte le crociere con scali



Informare

Focus

ai porti della Russia.

Allianz Safety & Shipping Review 2022

Allianz: le perdite nel settore del trasporto marittimo diminuiscono, ma la guerra in Ucraina, i costi delle grandi navi, il boom del trasporto via mare e le problematiche relative alla sostenibilità confondono le acque Safety & Shipping Review 2022: 54 grandi navi perse in tutto il mondo lo scorso anno. Perdite totali in calo del 57% nell'ultimo decennio. Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine sono i luoghi con le perdite maggiori. Nelle Isole Britanniche si registra la maggior parte degli incidenti navali. L'invasione dell'Ucraina ha molteplici conseguenze: perdita di vite umane e navi, aggravamento della crisi dei cambi di equipaggio, interruzione del commercio, peso delle sanzioni, costo e disponibilità di carburante. Incendi, incidenti a navi portacontainer e car carrier portano a perdite sovradimensionate e ad un processo di "avaria generale" sempre più frequente. Le preoccupazioni per la sostenibilità fanno aumentare i costi di recupero e di rimozione dei relitti. La decarbonizzazione dell'industria navale sta creando nuovi rischi. Impatto sulla sicurezza del boom del trasporto marittimo: uso crescente di navi non adatte per trasportare container, estensione della vita utile delle navi, congestione dei porti che mette sotto pressione gli equipaggi e le strutture. Milano - 10 maggio 2022: L'industria marittima internazionale rappresenta circa il 90% del commercio mondiale, quindi la sicurezza delle navi è fondamentale. L'anno scorso il settore ha mantenuto il suo trend positivo in materia di sicurezza a lungo termine, ma l'invasione russa dell'Ucraina, il crescente numero di problematiche dai costi importanti che coinvolgono le grandi navi, le sfide per gli equipaggi e la congestione dei porti derivante proprio dall'incremento del trasporto marittimo, insieme alla gestione degli impegnativi obiettivi di decarbonizzazione, non lasciano spazio alla tranquillità, secondo quanto emerge dal Safety & Shipping Review 2022 di Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS). "Il settore dei trasporti ha dimostrato un'enorme capacità di resilienza nel corso di questi ultimi difficili anni, come testimonia il boom a cui assistiamo oggi in diversi settori dell'industria", dichiara il capitano Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting di AGCS. "Le perdite totali sono ai minimi storici, ovvero circa 50-75 all'anno negli ultimi quattro anni rispetto alle oltre 200 all'anno degli anni '90. Tuttavia, la tragica situazione in Ucraina ha causato problemi diffusi nel Mar Nero e altrove, aggravando la situazione delle supply chain già sotto pressione ed anche i disagi già esistenti provocate dalla pandemia di Covid-19, la congestione dei porti e i problemi relativi al cambio degli equipaggi. Allo stesso tempo, alcune delle risposte messe in campo per sostenere l'incremento del trasporto via mare, come modificare l'utilizzo o estendere la vita lavorativa delle navi, sollevano alcune perplessità. I crescenti problemi posti dalle grandi navi, come incendi, incagli e complesse operazioni di salvataggio, continuano a rappresentare una sfida per gli



Informatore Navale

Focus

armatori e i loro equipaggi". Lo studio annuale di AGCS analizza le perdite e i sinistri (incidenti) di navigazione segnalati per navi oltre le 100 tonnellate lorde. Nel 2021 sono state riportate 54 perdite totali di navi a livello mondiale, rispetto alle 65 dell'anno precedente. Questo rappresenta un calo del 57% in 10 anni (127 nel 2012), mentre durante i primi anni '90 la flotta mondiale perdeva più di 200 navi all'anno. La riduzione delle perdite totali nel 2021 è resa più impressionante dal fatto che oggi esistono circa 130.000 navi nella flotta mondiale rispetto alle circa 80.000 di 30 anni fa. Tale progresso riflette la maggiore attenzione alle misure di protezione attraverso programmi di formazione e sicurezza, il miglioramento del design delle navi, la tecnologia e la regolamentazione. Secondo il rapporto, si sono verificate quasi 900 perdite totali negli ultimi dieci anni (892). La regione marittima della Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine è la zona dove se ne registrano di più, con una su cinque nel 2021 (12) e una su quattro nell'ultimo decennio (225), conseguenza dell'alta concentrazione di commercio in quelle aree, porti congestionati, flotte più vecchie e condizioni meteorologiche estreme. A livello mondiale, le navi da carico (27) rappresentano la metà delle navi perse nell'ultimo anno e il 40% nell'ultimo decennio. Il naufragio (affondamento/sommersione) è stata la causa principale delle perdite totali nell'ultimo anno, pari al 60% (32). Mentre le perdite totali sono diminuite nell'ultimo anno, il numero di incidenti di navigazione segnalati è aumentato e le Isole britanniche ne hanno registrato la maggior parte (668 su 3.000). I danni ai macchinari hanno rappresentato più di un incidente su tre a livello globale (1.311), seguiti da collisioni (222) e incendi (178), con un aumento del numero di questi ultimi di quasi il 10%. Impatto dell'Ucraina: sicurezza e coperture assicurative L'industria marittima è stata colpita su più fronti dall'invasione russa dell'Ucraina, con la perdita di vite umane e di navi nel Mar Nero, l'interruzione del commercio e il crescente peso delle sanzioni. Ma deve affrontare anche le sfide per le operazioni quotidiane, con effetti a catena per l'equipaggio, il costo e la disponibilità del combustibile e il potenziale e crescente rischio cyber. L'invasione ha ulteriori conseguenze su un'industria marittima mondiale che sta già affrontando varie carenze. I lavoratori marittimi russi rappresentano poco più del 10% della forza lavoro mondiale composta da 1,89 milioni di persone, mentre circa il 4% proviene dall'Ucraina. Questo personale potrebbe avere difficoltà a tornare a casa o raggiungere le navi alla fine dei contratti. Un conflitto prolungato potrebbe avere conseguenze più profonde, potenzialmente rimodellando il commercio globale di energia e altre materie prime. Un embargo esteso sul petrolio russo potrebbe contribuire a far aumentare il costo del combustibile e avere un impatto sulla sua disponibilità, spingendo gli armatori ad utilizzare carburanti alternativi. Se questi fossero di qualità inferiore agli standard, si potrebbe arrivare ad avere in futuro richieste di risarcimento per guasti ai macchinari. In questo scenario, le agenzie di sicurezza continuano a mettere in guardia su un'accresciuta prospettiva di rischi informatici per il settore marittimo quali blocco dei GPS, spoofing del sistema di identificazione automatica (AIS), problemi alle comunicazioni e interferenze elettroniche. "Il settore assicurativo vedrà probabilmente un certo numero di richieste di risarcimento

Informatore Navale

Focus

nell' ambito delle polizze rischio guerra da parte di navi danneggiate o perse a causa di mine marine, attacchi missilistici e bombardamenti nelle zone di conflitto", spiega Justus Heinrich, Global Product Leader, Marine Hull, AGCS. "Gli assicuratori potrebbero anche ricevere richieste di risarcimento nell' ambito di polizze marine con estensione al rischio guerra per navi e carichi bloccati o intrappolati nei porti e nelle acque costiere ucraine". La serie di sanzioni contro gli interessi russi rappresenta una sfida considerevole. La violazione delle sanzioni può dar luogo a severe ripercussioni, ma anche la loro osservanza può rappresentare un onere considerevole. Può essere difficile stabilire il proprietario finale di una nave, di un carico o di una controparte. Le sanzioni si applicano anche a varie parti della supply chain dei trasporti, comprese banche e assicurazioni, ed anche i servizi di supporto marittimo e tutto rende la conformità ancora più complessa. Una questione scottante: gli incendi a bordo L' anno scorso, gli incendi a bordo della nave roll-on roll-off (Ro-ro) Felicity Ace e della nave container X-Press Pearl hanno portato a perdite totali. Gli incendi delle merci sono un problema importante. Il rapporto evidenzia che negli ultimi cinque anni sono stati segnalati più di 70 incendi solo su navi container. Gli incendi iniziano spesso nei container stessi e possono essere il risultato della mancata o errata dichiarazione di carichi pericolosi, come sostanze chimiche e batterie; circa il 5% dei container spediti sono composti da merci pericolose non dichiarate. L' incendio di una grande nave può diffondersi rapidamente ed essere difficile da controllare e spesso l' equipaggio è costretto ad abbandonare la nave cosa che può aumentare significativamente il costo finale di un sinistro. Gli incendi sono diventati anche uno dei principali fattori di danno per i trasportatori di automobili. Di solito iniziano nelle stive e sono causati da malfunzionamenti o cortocircuiti elettrici nei veicoli e i ponti aperti possono lasciarli diffondere rapidamente. Il crescente numero di veicoli elettrici (VE) trasportati via mare provoca ulteriori rischi, dato che le contromisure esistenti potrebbero non rispondere efficacemente in caso di incendio di un VE. Le perdite possono essere molto costose dato il valore del carico e il costo della rimozione del relitto e del disinquinamento. Quando le grandi navi sono in difficoltà, la risposta di emergenza e la ricerca di un porto di rifugio possono essere difficili. Sono necessarie attrezzature di recupero specializzate, rimorchiatori, gru, chiatte e infrastrutture portuali, il che aggiunge tempo e costi alla risposta. La X-Press Pearl, che è affondata a seguito di un incendio dopo che due porti hanno rifiutato il riparo (tali porti non erano in grado o non volevano scaricare un carico di acido nitrico) è uno dei tanti incidenti in cui le navi container hanno avuto difficoltà a trovare un porto sicuro. Il salvataggio della nave portarinfuse Golden Ray che si è ribaltata fuori dal porto statunitense di Brunswick nel 2019, ha richiesto quasi due anni e un costo di oltre 800 milioni di dollari. Troppo spesso, quello che dovrebbe essere un incidente gestibile su una grande nave finisce in una perdita totale. Il salvataggio è diventato una preoccupazione crescente. Le problematiche ambientali stanno contribuendo all' aumento dei costi di recupero e di rimozione dei relitti poiché ci si aspetta che gli armatori e gli assicuratori facciano di più per proteggere l' ambiente e le economie locali",

Informatore Navale

Focus

dice Khanna. "In precedenza, un relitto poteva essere lasciato in loco se non rappresentava un pericolo per la navigazione, mentre adesso le autorità vogliono che i relitti siano rimossi e che l'ambiente marino sia ripristinato, indipendentemente dal costo". Spese di salvataggio più alte e in generale perdite più significative, sono costi sempre più sopportati dai proprietari del carico e dai loro assicuratori. L'"avaria generale" ovvero il processo legale attraverso il quale i proprietari del carico condividono proporzionalmente le perdite e il costo del salvataggio, è diventato un evento di frequenza, oltre che di gravità, con l'aumento del numero di grandi navi coinvolte in incendi, incagli e perdite di container in mare rispetto a cinque anni fa", spiega Régis Broudin, Global Head of Marine Claims di AGCS. L'"avaria generale" è stato dichiarato in entrambi gli incidenti della Ever Forward e della Ever Given. La grande nave portacontainer Ever Forward si è arenata negli Stati Uniti nel marzo 2022 ed è rimasta bloccata per più di un mese prima di essere liberata, quasi un anno dopo che la sua nave sorella, Ever Given, aveva bloccato il Canale di Suez. Il mondo post-pandemico apre le porte a nuovi rischi. Se la pandemia Covid-19 ha provocato poche richieste di risarcimento dirette per il settore assicurativo marittimo, il successivo impatto sul benessere dell'equipaggio, l'esplosione del trasporto via mare e la congestione dei porti solleva potenziali preoccupazioni sulla sicurezza. La domanda di personale per gli equipaggi è alta, ma molti lavoratori marittimi qualificati ed esperti stanno lasciando il settore e si prevede una grave carenza di ufficiali entro cinque anni. Per chi rimane, il morale è basso perché le pressioni commerciali, i doveri di conformità alle regole e i carichi di lavoro sono invece molto alti. Queste condizioni di lavoro possono provocare errori e in effetti l'analisi di AGCS dimostra che il 75% degli incidenti di navigazione sono dovuti a errore umano. Il rimbalzo economico dopo i lockdown dovuti al Covid-19 ha creato un periodo di boom per il trasporto marittimo con aumenti record delle tariffe di trasporto e noleggio. Se questo aspetto è positivo per le compagnie di navigazione, i tassi di noleggio più alti e la carenza di capacità delle navi container stanno invogliando alcuni operatori ad utilizzare navi portarinfuse e porta prodotti o convertire le petroliere per trasportare i container. In questo caso l'uso di navi non containerizzate solleva domande sulla stabilità, sui sistemi antincendio e sulla sicurezza del carico. Le navi portarinfuse non sono progettate per trasportare container, il che potrebbe avere un impatto sulle loro caratteristiche di manovra in caso di maltempo e l'equipaggio potrebbe non essere in grado di rispondere adeguatamente in caso di incidente. La domanda di trasporto via mare è elevata e alcuni proprietari stanno estendendo la vita attiva delle navi. Già prima della pandemia, l'età media delle navi stava aumentando. Anche se ci sono molte flotte ben gestite e mantenute composte da navi più vecchie, l'analisi ha dimostrato che le navi container e cargo più datate (di età compresa tra i 15 e i 25 anni) hanno maggiori probabilità di provocare sinistri, poiché soffrono la corrosione e i sistemi e i macchinari sono più soggetti a guasti. L'età media di una nave coinvolta in una perdita totale negli ultimi 10 anni è di 28 anni. Ostacoli nelle spedizioni e congestione dei porti. Le misure dovute al Covid-19 in Cina, un'impennata della domanda dei consumatori e l'invasione dell'Ucraina

Informatore Navale

Focus

sono stati tutti fattori di una congestione dei porti senza precedenti che mette gli equipaggi, i gestori dei porti e le strutture sotto ulteriore pressione. "Caricare e scaricare le navi è un'operazione particolarmente rischiosa, per la quale anche piccoli errori possono avere grandi conseguenze. I porti per container sono sempre più affollati e hanno poco spazio, mentre la manodopera esperta necessaria per gestire correttamente i container scarseggia. Se si aggiungono i tempi di rotazione veloci, il risultato può essere un ambiente a rischio elevato", spiega Heinrich.

Cambiamento climatico: problemi di transizione Il rapporto nota che lo slancio e gli sforzi internazionali che si stanno compiendo per affrontare il cambiamento climatico, mettono il settore marittimo sotto una crescente pressione per accelerare il suo impegno nella sostenibilità, dato che le relative emissioni di gas serra sono cresciute di circa il 10% tra il 2012 e il 2018. La decarbonizzazione richiederà grandi investimenti in tecnologia verde e carburanti alternativi. Un numero crescente di navi sta già passando al gas naturale liquefatto (LNG), mentre un alcuni altri carburanti, tra cui ammoniaca, idrogeno e metanolo, sono in fase di sviluppo, così come navi a propulsione elettrica. La transizione ai carburanti alternativi porterà probabilmente un aumento di richieste di risarcimento per guasti ai macchinari, mentre la nuova tecnologia si assesta e gli equipaggi si adattano alle nuove procedure.

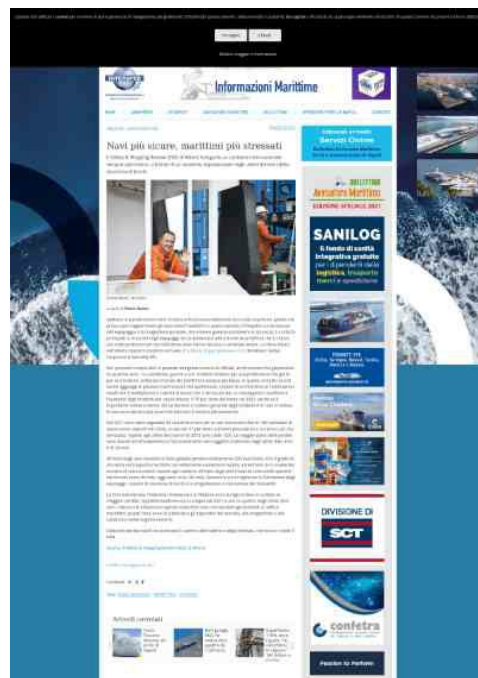
Informazioni Marittime

Focus

Navi più sicure, marittimi più stressati

Il Safety & Shipping Review 2022 di Allianz fotografa un contesto internazionale sempre più incerto, a fronte di un aumento esponenziale negli ultimi decenni della sicurezza di bordo

a cura di Paolo Bosso Sebbene la pandemia di Covid-19 abbia influito sostanzialmente poco sulle coperture, quello che preoccupa maggiormente gli assicuratori marittimi in questo periodo è l'impatto sul benessere dell'equipaggio e la congestione portuale, che insieme generano problemi di sicurezza. La criticità principale si riscontra negli equipaggi, la cui domanda è alta a fronte di un'offerta che si riduce, con molti professionisti che nell'ultimo anno hanno lasciato o cambiato lavoro. Lo rileva Allianz nell'ultimo rapporto statistico annuale, il Safety & Shipping Review 2022 dell'Allianz Global Corporate & Specialty S&S. Per i prossimi cinque anni si prevede una grave carenza di ufficiali, un fenomeno che già perdura da qualche anno. Tra pandemia, guerre e una mobilità ristretta (per una professione che già di per sé è isolante, solitaria) il morale dei marittimi è sempre più basso. A questo contesto di crisi vanno aggiunte le pressioni commerciali che aumentano, i doveri di conformità e le certificazioni navali che si moltiplicano e i carichi di lavoro che si fanno più alti. La conseguenza manifesta è l'aumento degli incidenti per cause umane: il 75 per cento del totale nel 2021, anche se è importante tenere a mente che da decenni il numero generale degli incidenti è in calo. In sintesi, le navi sono sempre più sicure ma lavorarci è sempre più stressante. Nel 2021 sono state segnalate 54 casi di total loss per le navi mercantili oltre le 100 tonnellate di stazza (sono state 65 nel 2020), in calo del 57 per cento sull'anno precedente e ai minimi, più che dimezzati, rispetto agli ultimi dieci anni (nel 2012 sono state 127). La maggior parte delle perdite sono dovute ad affondamento e l'età media delle navi soggette a total loss negli ultimi dieci anni è di 28 anni. All'inizio degli anni Novanta la flotta globale perdeva mediamente 200 navi l'anno. Che il grado di sicurezza nel trasporto marittimo sia nettamente aumentato rispetto a trent'anni fa lo si vede dal numero di navi circolanti rispetto agli incidenti: all'inizio degli anni Novanta i mercantili operativi nel mondo erano 80 mila, oggi sono circa 130 mila. Decenni in cui è migliorata la formazione degli equipaggi, i sistemi di sicurezza di bordo e la progettazione e costruzione dei mercantili. La Cina meridionale, l'Indocina, l'Indonesia e le Filippine sono le regioni dove si contano le maggiori perdite, rappresentandone una su cinque nel 2021 e una su quattro negli ultimi dieci anni. I fattori che influenzano queste statistiche sono riconducibili agli alti livelli di traffico marittimo (questi Paesi sono le fabbriche e gli esportatori del mondo), alla congestione e alle condizioni meteorologiche estreme. Calano le perdite navali ma aumenta il numero delle vittime e degli infortuni, che sono in totale 3 mila. Scarica il Safety & Shipping Review 2022 di Allianz



L'ANCIP-pensiero su art. 5 e 17 e sulla Riforma

L'ANCIP, l'associazione delle compagnie portuali, ha diramato una lunga nota sulla valenza degli articoli 17 dalla quale estrapoliamo, per ragioni di spazio, i seguenti passaggi. La storia dell'ex compagnia portuale di La Spezia si è chiusa in modo inglorioso 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 con un comma 5 all'inefficienza ed all'assurda proliferazione di articoli 16 spuri in guerra fra di loro. È successo anche grazie alle capacità e alla lungimiranza di grandi esperti di portualità come Zeno D'Agostino e Mario Sommariva. 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. 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. 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. A.F.



La sostenibilità sulle navi C&T

Armamento dinamico e anche creativo, Caronte & Tourist sta potenziando non solo servizi, dopo i riflessi negativi della pandemia nel 2020, ma anche l'impronta ambientale sui traghetti impegnati in Sicilia e all'Elba. Ecco la nostra intervista all'amministratore delegato della compagnia Lorenzo Maticena. Per C&T quanto è centrale il tema della sostenibilità? Il tema è da anni in cima alle nostre priorità. D'altro canto sia la International Maritime Organization (IMO) che l'Unione Europea da anni condividono studi, analisi e atti di indirizzo politico che non lasciano margini a interpretazioni o politiche diverse da quelle del contenimento delle emissioni. Il tema è in costante aggiornamento, tanto è vero che se sino a qualche anno fa l'attenzione era mirata sull'abbattimento delle emissioni di zolfo e ossidi d'azoto poi sono entrate nel mirino le emissioni di CO2 mentre oggi ci si interroga anche sui modi di combattere l'inquinamento acustico e quello da microplastiche. È vero che oltre il 70% delle emissioni di gas serra tanto per fare un esempio è prodotto dai mezzi gommati. Ma la restante parte è prodotta dal trasporto marittimo e aereo. Ed è la prospettiva della riduzione o dell'abbattimento di questa quota parte che ci interroga e deve sempre più impegnarci. Vostri interventi tecnologici attuati e in fase di attuazione nell'ottica dell'innovazione sostenibile del comparto traghetti? Da qualche anno, anche anticipando i nostri competitor, avanziamo decisamente sulla strada della sostenibilità ambientale. Ricordiamo che nel 2016 la "Elio" fu la prima nave a doppia propulsione, gasolio green e GNL, a solcare le acque del Mediterraneo. Ma non ci siamo fermati. Abbiamo approvato un piano di investimenti per quasi 200 milioni di euro, destinati alla costruzione di nuove navi tutte a tecnologia avanzata, sia per quanto riguarda i propulsori sia per quanto riguarda lo studio delle carene e della aerodinamica generale; navi che utilizzeranno anche la propulsione elettrica e dunque potranno tenere, una volta ferme in banchina, i motori termici spenti. La prima di queste navi, che metteremo in linea tra la Sicilia e le sue isole minori, sarà consegnata nel 2023 e destinata alla collegata Caronte & Tourist Isole Minori. Nel frattempo tutte le navi della flotta sono state oggetto di aggiornamenti anche radicali, come nel caso della Laurana e della Paolo Veronese che sono state dotate di nuovi motori diesel di ultima generazione che consentono una sensibile riduzione dei consumi e delle emissioni. Interventi importanti anche sulla Bridge, che è stata dotata di un ascensore e ha adesso motori più potenti e puliti. Su tutte le navi, inoltre, saranno a breve montati anche motori e macchine di assorbimento Sterling e TAG sui condotti di scarico, per sfruttare al massimo l'energia di scarto e riutilizzarla per una ulteriore riduzione dei consumi e il condizionamento di locali dedicati. Ripresa viaggi post pandemia: come stanno evolvendo i vostri piani degli itinerari/rotte e l'ospitalità a bordo anche in vista dei prossimi mesi? Dopo le restrizioni imposte



La Gazzetta Marittima

Focus

dallo stato di emergenza, siamo ormai formalmente tornati ad una condizione di mercato aperto. I traghetti viaggiano normalmente nello Stretto e anche verso le isole minori della Sicilia. Il 2020 è stato specie per quanto riguarda lo Stretto di Messina il nostro annus horribilis. Nel 2021 abbiamo solo in parte recuperato e pensiamo di continuare a recuperare nel corso del 2022. Ma l'irruzione della guerra nell'economia globalizzata probabilmente ci permetterà di arrivare ai livelli pre-pandemici solo nel 2023. Per quanto concerne la previsione di nuove rotte o itinerari, noi in realtà non abbiamo mai smesso di valutare ogni opportunità per esportare la nostra sessantennale esperienza di traghettatori. Siamo presenti all'Elba e in Sardegna; guardiamo da tempo alla Croazia e alla Laguna di Venezia. Siamo interessati, insomma, a mettere sempre e ovunque a frutto il nostro know-how. Per quanto riguarda l'ospitalità a bordo, rispondo che gli standard della nostra politica di customer care, della quale siamo particolarmente orgogliosi, non sono mai cambiati. Abbiamo cura di ognuno dei nostri passeggeri e una cura particolare delle persone a mobilità ridotta, che nei piazzali e a bordo possono contare sull'assistenza di personale dedicato organizzato dalla nostra Diversity e Disability Manager, una nuova figura che abbiamo fortemente voluto e appositamente formato. Ricordo infine che Caronte & Tourist, come gesto di attenzione nei riguardi dei propri passeggeri, ha deciso di utilizzare i fondi che giungeranno dal Decreto Ristori per rivedere al ribasso le tariffe ordinarie per l'attraversamento dello Stretto di Messina. Pandemia, guerra, aumento costi. Come avete ripensato il vostro modo di essere azienda, alla luce di quanto accaduto in questi ultimi due anni? Rispetto per l'ambiente e valorizzazione delle risorse umane; comportamenti e azioni virtuosi oltre gli obblighi di legge; trasparenza e chiarezza nella comunicazione; qualità del prodotto offerto e dei processi produttivi. Sono i fondamenti di quella responsabilità sociale d'impresa nella quale fermamente Caronte & Tourist ha sempre creduto. Nulla è cambiato, in questi ultimi anni, a parte quel di più di responsabilità dovuto alla necessità di fronteggiare la pandemia. Già nel marzo del 2020, nei primi giorni dell'emergenza, Caronte & Tourist si era dotata di un Team Covid che si è occupato di procedure di salvaguardia della salute di chi viaggia in nave e di quanti con il loro impegno quotidiano lavorano perché ciò sia possibile. Subito dopo la Compagnia ha affidato a Rina Consulting, il ramo di consulenza ingegneristica di Rina, l'incarico di verificare lo stato dell'arte e di perfezionare le misure di riduzione del rischio di contagio esistenti sui traghetti o di proporre di nuove. L'obiettivo era quello di avere la prima flotta certificata Covid Free nel Mediterraneo. In vista della prossima gara territoriale per l'affidamento dei servizi marittimi fra la Sicilia e le isole minori del prossimo quinquennio, come state valutando il riassetto della convenzione statale relativamente al rapporto costi/servizi? La convenzione è stata redatta in tempi che i recenti drammatici accadimenti mondiali ci autorizzano a giudicare remoti. C'è invero una discussione aperta con le istituzioni su un ridisegno di essa in un'ottica di ottimizzazione del rapporto costi/benefici e di aumento della qualità del servizio. Siamo fiduciosi in una prossima soluzione positiva che tenga assieme le esigenze delle collettività isolate, delle istituzioni locali, regionali e nazionali, e delle società di navigazione. Stefano Benenati

Il charter, asse portante di Cala de' Medici

Nella foto: Matteo Italo Ratti ROSIGNANO - L' assemblea dei soci di Marina Cala de' Medici ha approvato il bilancio consuntivo del 2021. Un bilancio che vede un incremento del fatturato e della marginalità nei servizi rispetto al 2020 di circa 400 mila euro dovuta ad un aumento dei prezzi delle locazioni ormeggi e dei servizi offerti anche al turismo nautico. Di questa ultima voce, la quota parte importante dell' incremento del fatturato deriva dalle società di charter. Due dei più importanti operatori del settore, oltre a quelle residenti, da tempo hanno infatti scelto come sede tirrenica Marina Cala de' Medici per la qualità dei servizi. Queste società veicolano oltre 80 imbarcazioni nel periodo estivo generando un indotto di circa 10.000 turisti che vengono al porto per imbarcarsi e sbarcarsi per le loro vacanze. Nel corso dell' assemblea, sono state affrontate le questioni delle manutenzioni straordinarie del porto. Per il dragaggio della parte Nord dell' ingresso al porto, Marina Cala de' Medici ha ricevuto l' ordinanza con il decreto della Regione Toscana di autorizzazione che permette di partire con i lavori. Altra azione di miglioramento delle condizioni strutturali del marina, è quella della sostituzione di 161 serrande

basculanti dei box della diga foranea estremamente danneggiate dal salmastro e dal tempo. Da pochi giorni si è conclusa la procedura di gara con l' aggiudicazione alla impresa Martinelli di Pontedera che, a breve, avvierà gli interventi necessari. 'Confermo la partecipazione di Marina Cala de' Medici a Marine della Toscana - ha dichiarato Matteo Italo Ratti, ad e direttore generale del porto - consorzio che sta crescendo velocemente e che è rappresentativo delle più importanti infrastrutture portuali regionali. Porti e marine che hanno compreso come la politica di gruppo, attraverso una rete che rappresenti le necessità del settore sia di estremo beneficio, non solo per le stesse marine, ma per tutti i portatori di interesse: regione toscana, comuni e stessi utenti della nautica. Soprattutto per evolvere la nautica regionale in un mercato sempre più internazionale evoluto e tecnologico. Il CdA si è messo subito a lavorare con una ritrovata serenità e rinnovata visione di intenti e di obiettivi e quindi la governance, dopo il momento di confronto avvenuto lo scorso anno, è ancora più autorevole e forte per la gestione e la rappresentanza delle problematiche della portualità a tutti gli organi istituzionali regionali e nazionali'.



La crisi sociale nelle città-porto

LIVORNO - Domani, giovedì 12 maggio alle 15 al Cisternino di Città (largo Cisternino 13) si terrà il seminario dal titolo: 'La crisi sociale nelle città-porto durante la crisi globale'. L' evento fa parte del ciclo dei seminari promossi da RETE - Associazione internazionale per la collaborazione fra porti e città - organizzati dal Comune di Livorno e dall' Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (CNR-IRISS) dal titolo 'Leggere la complessità Porto-Città. Le sfide delle città di porto dopo la pandemia in una prospettiva multiscalare'. La situazione sociale nei porti - dice la presentazione dell' evento - si caratterizza oggi per un livello di tensione molto alta, dovuta a diversi fattori fra cui, da un lato gli effetti socio-economici prodotti dal Covid 19 e dal conflitto Russo Ucraino sulle città-porto e sui territori, dall' altro le dinamiche globali concernenti il trasporto marittimo (gigantismo navale, oligopolio e integrazione verticale del terminalismo portuale) che hanno modificato l' organizzazione del lavoro e generato incertezza. Tali preoccupazioni si sono sommate, in alcuni contesti, ad altri fattori, estranei alle questioni più propriamente portuali, ma che hanno trovato uno spazio privilegiato di espressione nei porti, come nel caso delle rivendicazioni dei movimenti no-vax. I porti sono per loro natura fattori strategici e trainanti per l' economia del Paese, tuttavia durante la crisi pandemica hanno mostrato alcune vulnerabilità di interesse sociale spesso non immediatamente decifrabili. Laddove aumenta la consapevolezza che il blocco dei porti possa divenire un palcoscenico per rivendicazioni generali, non può diminuire la comprensione del loro valore in termini di bene pubblico nazionale. 'Partendo da queste premesse - ha dichiarato l' assessore comunale al porto e Integrazione Porto-Città Barbara Bonciani - il seminario si propone di affrontare il tema della 'questione sociale' e del lavoro nei porti e nelle città-porto all' interno di un quadro conoscitivo il più possibile completo che, partendo dalla situazione attuale del lavoro negli scali evidenzi, da un lato il ruolo dei porti in termini di tenuta sociale delle città e dei territori in cui sono collocati, dall' altro gli effetti generati dalle dinamiche globali in atto sul tessuto economico e sociale degli stessi, con la volontà di definire nuovi scenari e processi in grado di rilanciare la 'questione sociale' e del lavoro, cogliendo anche le opportunità offerte dal PNRR'. Intervengono: Andrea Appetecchia, responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per Trasporti. Paolo Dario, già prorettore Terza Missione Scuola Superiore Sant' Anna di Pisa, direttore artes 4.0. Monica Bellandi manager portuale. Luciano Guerrieri, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Francesco Mariani, presidente Agenzia per il lavoro portuale Trieste, amministratore Ship Mag. Leonardo Piccini, ricercatore Irpet - Istituto Regionale Programmazione economica della Toscana. Il seminario potrà essere



La Gazzetta Marittima

Focus

seguito anche in streaming sul canale YouTube del Comune di Livorno.

Migliorano i conti d' Amico I. Shipping

GENOVA - Il Consiglio di amministrazione di d' Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: 'DIS') ('la Società', 'd' Amico International Shipping' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2022. Paolo d' Amico, presidente e amministratore delegato di d' Amico International Shipping commenta: 'Nel primo trimestre del 2022, DIS ha registrato una perdita netta pari a US\$ (6,5) milioni ed una perdita netta rettificata pari a US\$ (4,2) milioni, rispetto ad una perdita netta pari a US\$ (9,8) milioni ed una perdita netta rettificata pari a US\$ (9,3) milioni registrata nello stesso trimestre dello scorso anno. Questa differenza positiva è dovuta al miglioramento del mercato delle product tanker. Infatti, nel Q1 2022 DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 12.857 vs. US\$ 9.923 nel Q1 2021, pari ad un incremento del 29,6% anno su anno. DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 44,5% del totale dei giorni nave del trimestre, ad una media giornaliera di US\$ 14.968. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 13.796 rispetto a US\$ 12.853 ottenuti nello stesso trimestre del 2021. **RISULTATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2022:** Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 42,8 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'21); Ricavi netti totali di US\$ 44,0 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'21); Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 17,8 milioni (41,5% sul TCE) (US\$ 14,2 milioni nel Q1'21); Risultato netto di US\$ (6,5) milioni (US\$ (9,8) milioni nel Q1'21); Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ (4,2) milioni (US\$ (9,3) milioni nel Q1'21); Flussi di cassa da attività operative di US\$ 10,2 milioni (US\$ 6,6 milioni nel Q1'21); Debito netto di US\$ 495,7 milioni (US\$ 420,1 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021).



Padova Oggi

Focus

Forum energia e sostenibilità, il ministro Giovannini: «Servono pianificazione, investimenti e riforme»

«Una pianificazione globale di medio-lungo termine è fondamentale per raggiungere l'obiettivo europeo della riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030, ma soprattutto per migliorare la competitività del Paese e rendere più sostenibile ed equo il nost

Seconda giornata di dibattito incentrata sul tema Un'economia a basse emissioni per città, imprese e mobilità sostenibili all'Auditorium San Gaetano di Padova, dove è in corso di svolgimento il forum nazionale sull'energia e la sostenibilità Duezerocinquezero. Evento L'evento promosso da Comune di Padova e AssoESCo (Associazione italiana delle Energy Service Company e degli Operatori Efficienza Energetica) ha ospitato collegato in videoconferenza il ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, intervenuto nel corso dell'assemblea plenaria dal titolo Verso una nuova sostenibilità urbana. Il ministro Giovannini è intervenuto per parlare delle politiche di sostegno alla mobilità sostenibile: «Pianificazione, investimenti, riforme sono i tre pilastri su cui si deve basare il cambiamento di paradigma che abbiamo davanti a noi. Tra qualche giorno uscirà il nuovo allegato infrastrutture e trasporti al DEF in cui finalmente cercheremo di fornire una visione più integrata della programmazione per tutti i settori coinvolti, le ferrovie, le strade e le autostrade, i porti, la logistica, la mobilità ciclistica e così via. Una pianificazione globale di medio-lungo termine è fondamentale

per raggiungere l'obiettivo europeo della riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030, ma soprattutto per migliorare la competitività del Paese e rendere più sostenibile ed equo il nostro sistema di mobilità». Trasporto Giovannini si è quindi soffermato sul trasporto locale: «Ormai dobbiamo spostare il focus dal trasporto pubblico locale al nuovo concetto di MLS, mobilità locale sostenibile, che comprende il TPL ma lo integra con i servizi di sharing, la ciclabilità e altre forme di mobilità urbana come nate con le nuove tecnologie». Decarbonizzazione Infine, la sfida più complicata per i trasporti, la decarbonizzazione: «Abbiamo delle indicazioni chiare in alcuni settori, in altri ancora no. Per moto, auto, veicoli commerciali di ultimo miglio la via maestra è l'elettrificazione, per gli autobus locali elettrico e idrogeno, mentre per i veicoli pesanti la situazione è meno chiara. Nel settore marittimo e aereo i problemi sono ancora più rilevanti perché abbiamo la necessità di interfacciarci con altri Paesi e dunque serve una soluzione condivisa a livello internazionale». Lavori In apertura di giornata i saluti istituzionali dell'assessore al Commercio e alle attività produttive del Comune di Padova, del presidente della Camera di Commercio di Padova Antonio Santocono, di Giuseppe Rigano, executive partner dello studio professionale Fieldfisher, partner tecnico-scientifico del forum. Dopo il ministro Giovannini, hanno approfondito il tema delle smart cities il parlamentare europeo Brando Benifei, Sebastiano Zilli della Direzione Generale per la Politica regionale e urbana della Commissione Europea, il presidente di ANCI Veneto Mario Conte e l'avvocato Matteo Corbo, esperto in diritto amministrativo

Merccoledì, 11 Maggio 2022

Info

📄 📧 📧

📧 📧 📧

📧 📧 📧

ECONOMIA PALAZZO VIA ALFARATI, 71

Forum energia e sostenibilità, il ministro Giovannini: «Servono pianificazione, investimenti e riforme»

«Una pianificazione globale di medio-lungo termine è fondamentale per raggiungere l'obiettivo europeo della riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030, ma soprattutto per migliorare la competitività del Paese e rendere più sostenibile ed equo il nostro sistema di mobilità»



Notizie

10 maggio 2022 18:13



Padova Oggi

Focus

e socio di Fieldfisher. Nel corso della successiva tavola rotonda il dibattito si è concentrato sul tema Mobilità e trasporti sostenibili: agire oggi. A discuterne Comune di Padova (con l'assessore all'Urbanistica e alla Mobilità), Università di Padova, aziende del settore (APS Holding, Busitalia Veneto, TheF Charging, Metropolitane Milanesi, Snam 4 Mobility), l'Autorità di regolazione dei trasporti e, in seconda battuta le associazioni di categoria **Assoport** e Unione Interporti Riuniti. Boeri La visione di Stefano Boeri, architetto di fama mondiale che ha progettato il Bosco Verticale di Milano, ha impreziosito l'appuntamento conclusivo della giornata, l'assemblea plenaria La città rigenerata: progettazione, pianificazione, nuove tecnologie. A completare la panoramica sull'urbanistica del futuro, sempre più improntata alla sostenibilità e all'efficienza energetica, il mondo accademico (Bocconi, IUAV, La Sapienza), i costruttori edili (ANCE) e la rete mondiale delle città resilienti (Global Resilient Cities Network), di cui fanno parte anche Milano e Roma. Duezerocinquezero Lunedì 9 maggio il forum Duezerocinquezero era stato inaugurato da un messaggio del presidente del Senato Maria Elisabetta Alberti Casellati, seguito dall'intervento del presidente del CNEL Tiziano Treu in tema di PNRR e transizione energetica. Domani, nella giornata conclusiva, previsto un focus sull'efficienza energetica a cui prenderanno parte rappresentanti del Ministero per la Transizione Ecologica, GSE (Gestore Servizi Energetici), ENEA (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile), ANAC (Autorità nazionale anticorruzione). Il pomeriggio della seconda giornata del forum nazionale sull'energia e la sostenibilità è stato scandito da una fitta agenda di workshop. Primo in ordine cronologico, Le smart cities oggi: esperienze a confronto che ha raccontato le iniziative di mobilità sostenibile, transizione verde e transizione digitale adottate da alcune città italiane come Padova, Genova, Bari, Milano e in parallelo i progetti promossi da realtà private come l'incubatore d'innovazione Paradigma e GMT. Il workshop Gli appalti verdi verso la sfida del PNRR è stata l'occasione per sottolineare l'importanza del Green Public Procurement nel contesto della transizione energetica: ne hanno parlato Comune e Università di Padova, associazione ITACA, Fondazione Ecosistemi, Coordinamento FREE, Ordine degli Architetti di Padova, AcegasApsAmga. Dopo il pubblico, focus sul cambiamento green nel mondo aziendale con Governare la transizione ecologica delle imprese: il bilancio di sostenibilità e le sue relazioni con gli altri strumenti di compliance. Insieme agli esperti di Fieldfisher sono intervenute Fondazione Ecosistemi, GreenGo Consulting, Azienda Trasporti Bergamo, Università di Padova, GDP.

Tra cinque giorni Bono lascia Fincantieri, ma "c'è una strada tracciata e lavoro per sei-sette anni"

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 2 minuti Trieste - Per il futuro di Fincantieri "c'è una strada tracciata, abbiamo lavoro per i prossimi sei-sette anni". Ad affermarlo è stato l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono nel corso della cerimonia della consegna del Premio Fincantieri Fieri nell'ambito di Link Festival del Giornalismo. Parlando della sua carriera e degli ultimi venti anni in Fincantieri, Giuseppe Bono ha ricordato che "a gennaio per lui sarebbero stati 60 anni di lavoro: ho avuto sempre la schiena dritta e sono sempre andato avanti. Sono cambiati i governi e ho cercato di indirizzarli verso la direttrice giusta. Non sempre è stato così: ho conosciuto nella carriera molti colleghi che spesso si sono fatti guidare mentre la politica ha bisogno di persone che indicano la strada". Ecco dunque il perché del "c'è una strada tracciata" per Fincantieri. E comunque Per Bono (e non solo) "fare l'imprenditore in Italia è da eroi, rischiamo di andare ogni giorno in galera" riferendosi in particolare alla burocrazia. "Non sarò al timone ma potrò esserci, senza interferire con chi ci sarà dopo di me, nell'interesse dell'azienda". D'altronde il futuro di Fincantieri per i prossimi sette - otto anni è già scritto, ci sarà lavoro ma è necessario mantenere alta la reputazione in giro per il mondo'. Quanto alla guerra in Ucraina e a un suo eventuale impatto sul trend positivo dell'azienda? Bono: 'Sono preoccupato per la scarsità dell'acciaio, non tanto per l'aumento del prezzo, che in parte si può neutralizzare. Se non c'è l'acciaio non possiamo lavorare. Abbiamo intavolato una relazione importante con l'Ucraina, era diventata il nostro principale fornitore'. Certo "avremo qualche problema di approvvigionamento, ma finora no. Già con la crisi dell'Ilva ci eravamo mossi in giro per il mondo per trovare nuove fonti, quindi siamo ottimisti'. E su un possibile calo della domanda per le crociere? "Non ci credo - ha risposto - le crociere ci saranno e riprenderanno, c'è un altro problema: calerà la ripartizione globale e mondiale del lavoro, già l'Italia si attrezzerà per avere la sua quota di mercato, che abbiamo perso perché la Cina si è affacciata'. Nella produzione bellica una maggior attenzione c'è - ha detto infine Bono a cinque giorni dalla scadenza del suo mandato - noi nella nuova difesa europea che richiederà del tempo dovremo far forza sulle nostre eccellenze. Sarà una lotta per la predominanza tra i Paesi europei più industrializzati e con la difesa sviluppata. Noi sul navale siamo già leader in Europa'.



Migliori e peggiori

A New York corre Royal Caribbean Cruises

(Teleborsa) - Prepotente rialzo per la seconda più grande compagnia di crociere al mondo , che mostra una salita bruciante del 4,95% sui valori precedenti. L' andamento di Royal Caribbean Cruises nella settimana, rispetto al World Luxury Index , rileva una minore forza relativa del titolo, che potrebbe diventare preda dei venditori pronti ad approfittare di potenziali debolezze. Il contesto tecnico generale evidenzia implicazioni ribassiste in via di rafforzamento per Royal Caribbean Cruises , con sollecitazioni negative tali da forzare i livelli verso l' area di supporto stimata a 62,82 USD. Contrariamente alle attese, invece, sollecitazioni rialziste potrebbero spingere i prezzi fino a quota 66,17 dove staziona un importante livello di resistenza. Il dominio dei ribassisti alimenta attese negative per la prossima sessione con target potenziale posto a quota 61,2.



TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Londra: rosso per Carnival

(Teleborsa) - Seduta in ribasso per la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , che mostra un decremento del 3,07%. L' andamento di Carnival nella settimana, rispetto al World Luxury Index , rileva una minore forza relativa del titolo, che potrebbe diventare preda dei venditori pronti ad approfittare di potenziali debolezze. Il contesto tecnico generale evidenzia implicazioni ribassiste in via di rafforzamento per Carnival , con sollecitazioni negative tali da forzare i livelli verso l' area di supporto stimata a 1.013,2 centesimi di sterlina (GBX). Contrariamente alle attese, invece, sollecitazioni rialziste potrebbero spingere i prezzi fino a quota 1.087,6 dove staziona un importante livello di resistenza. Il dominio dei ribassisti alimenta attese negative per la prossima sessione con target potenziale posto a quota 985,4.

