



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 12 maggio 2022**



Prime Pagine

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

Primo Piano

11/05/2022	(Sito) Adnkronos Salvare, approvata definitivamente la legge	26
------------	--	----

11/05/2022	Affari Italiani	27
Salvamare, approvata definitivamente la legge		
11/05/2022	Il Dubbio	28
Salvamare, approvata definitivamente la legge		
11/05/2022	Il Nautilus	29
APPROVATA LA LEGGE SALVAMARE-MAREVIVO: VITTORIA STORICA PER IL NOSTRO MARE IL NOSTRO PAESE, I NOSTRI CITTADINI!		
11/05/2022	lidenaro.it	30
Approvata la legge Salvamare, Rosalba Giugni e Mario Mattioli esultano: Una vittoria storica		
11/05/2022	ilfoglio.it	31
Salvamare, approvata definitivamente la legge		
11/05/2022	Informare	32
Marevivo e Federazione del Mare, l' approvazione della Legge Salvamare è una vittoria storica		
11/05/2022	Informatore Navale	33
"APPROVATA LA LEGGE SALVAMARE" Il Senato approva il Disegno di Legge		
11/05/2022	La Gazzetta Marittima	34
Le AdSP come comunità energetiche		
11/05/2022	larepubblica.it	35
La Salvamare è legge: i pescatori possono portare a riva la plastica recuperata nelle reti		
11/05/2022	Port Logistic Press	37
Approvata la Legge "Salvamare". Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo: "È una grande vittoria"		
11/05/2022	Pressmare	38
Federazione del Mare: approvata la Legge Salvamare		
11/05/2022	Sea Reporter	39
Rinasce la stazione marittima al porto di Palermo		
11/05/2022	Ship Mag	41
Approvata in Senato la Legge Salvamare. Marevivo: Vittoria storica. Federazione del mare: Orgogliosi del risultato		
11/05/2022	The World News	43
Approvata la legge Salvamare, Rosalba Giugni e Mario Mattioli esultano: Una vittoria storica		
11/05/2022	The World News	44
Salvamare, approvata definitivamente la legge		

Trieste

11/05/2022	Agenparl	<i>Please Enter Your Name Here</i>	45
Comunicato stampa: Trieste Marine Terminal, successo del primo sciopero USB: 'I premi vanno pagati a tutti, no al ritorno del cottimo'			
11/05/2022	Ansa		46
Ambiente: armatori siglano Blue Agreement Trieste-Monfalcone			
11/05/2022	Corriere Marittimo		47
Costa, Msc, Dfds e Ulusoy siglano l' accordo green "Trieste & Monfalcone Blue Agreement"			
11/05/2022	Il Nautilus		50
'TRIESTE & MONFALCONE BLUE AGREEMENT': ANCHE LE COMPAGNIE SOTTOSCRIVONO L' INTESA PER RIDURRE L' IMPATTO DELLE EMISSIONI			
11/05/2022	Informare		53
È diventato operativo il "Trieste & Monfalcone Blue Agreement"			

11/05/2022	Informazioni Marittime		54
Emissioni nei porti, a Trieste e Monfalcone le compagnie firmano intesa per ridurle			
11/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	55
Trieste e Monfalcone Blue Agreement: intesa per ridurre le emissioni			
11/05/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	56
Al via il 'Trieste & Monfalcone Blue Agreement', obiettivo ridurre le emissioni delle navi			
11/05/2022	Transportonline		58
Armatori siglano Blue Agreement Trieste-Monfalcone			

Genova, Voltri

11/05/2022	BizJournal Liguria		59
La rinuncia di Terrile: quando la morale non si confronta con la ragione			
11/05/2022	BizJournal Liguria		61
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica: formate 250 persone in cerca di lavoro			
11/05/2022	Corriere Marittimo		63
CESMA -Navi tecnologicamente avanzate, cresce sempre più la responsabilità dei comandanti			
11/05/2022	PrimoCanale.it	<i>Elisabetta Biancalani</i>	66
Genova, Piciocchi: "Waterfront tra un anno parzialmente fruibile"			
11/05/2022	The Medi Telegraph		67
Maltese (Costa Crociere): Nel porto di Genova serve più concertazione. E sulle nomine l'Authority ci ascolti"			
11/05/2022	The Medi Telegraph		68
Elettrificazione delle banchine, a Genova appalto a Nidec Asi			
11/05/2022	The Medi Telegraph		69
Genova, Terrile rinuncia alla candidatura in Comune dopo le polemiche sulla sua nomina a Ente Bacini			

La Spezia

11/05/2022	Agenparl	<i>Please Enter Your Name Here</i>	70
Formazione in porto : occupazione garantita quasi al 100%			
11/05/2022	Ansa		72
Porto Spezia: 100% di occupazione con la Scuola di trasporto			
11/05/2022	Ansa		73
Tre navi da crociera a Spezia, anche la più grande al mondo			
11/05/2022	Ansa		74
Tre navi da crociera a Spezia, anche la più grande al mondo			
11/05/2022	Corriere Marittimo		75
<i>Hapag Lloyd E Contship Nella Joint Ventur Per La Concessione Di Un Nuovo Terminal A Damietta</i> Sicurezza operazioni portuali, Sommariva: "Fondamentale il ruolo di prevenzione delle Authority"			
11/05/2022	Corriere Marittimo		77
AdSP Ligure Orientale e Scuola Nazionale Trasporti: Sfida unitaria della formazione, leva dell' occupazione			
11/05/2022	Corriere Marittimo		79
Crociera, ripresa del settore - Nel porto di Spezia oggi ci sono 3 navi, non succedeva dal 2019			

11/05/2022	Informazioni Marittime		80
Tre navi da crociera insieme nel porto della Spezia. Non accadeva dal 2019			
11/05/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	81
Porto della Spezia, tre navi da crociera in contemporanea: non accadeva dal 2019			
11/05/2022	Shipping Italy		82
Triplete di navi da crociera nel porto di Spezia			
11/05/2022	The Medi Telegraph		83
La Spezia, tre navi da crociera in un solo giorno			

Ravenna

11/05/2022	Informazioni Marittime		84
Terminal Container Ravenna raddoppia linea sul Bangladesh			
11/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	85
T.C.R. Ravenna diventa snodo primario per il Bangladesh			
11/05/2022	Ravenna Today		87
Porto, il Tcr punta allo sviluppo di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh			
11/05/2022	Ravenna24Ore.it	<i>Luca Bolognesi</i>	89
Esercitazione di 'maritime security' ed antincendio al Porto di Ravenna			
11/05/2022	Ravenna24Ore.it	<i>Luca Bolognesi</i>	90
Criminalità a Lugo e Jova Beach Party al centro della riunione del Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza			
11/05/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	92
TCR Ravenna diventa snodo primario per il Bangladesh con collegamento diretto al nord Italia e punta a nuovi mercati			
11/05/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	94
Porto di Ravenna. Simulata esplosione di ordigni bellico e incendio a bordo di una nave. Esercitazione "maritime security" ed antincendio			
11/05/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	95
TRC di Ravenna diventa snodo primario per il Bangladesh con collegamento diretto al Nord Italia e punta a nuovi mercati			
11/05/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	96
Prefettura: Tour Jova Beach Party 2022 a Marina di Ravenna, esame della criminalità predatoria nei Comuni di Ravenna e Lugo			
11/05/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	98
Capitaneria di porto di Ravenna: esercitazione di "maritime security" ed antincendio in porto			
11/05/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	99
Ancisi (LpRa): In riparazione la draga ecologica, tanti dubbi ed interrogativi nel porto			

Livorno

11/05/2022	Informatore Navale		101
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - La Pharma Valley sbarca all' Interporto Vespucci			
11/05/2022	La Gazzetta Marittima		104
Facility nautica a Rio Marina			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/05/2022	Cronache Ancona	<i>Federica Serfilippi</i>	105
Porto, traffico merci in aumento: +21,7% rispetto al 2021			

11/05/2022	ilcentro.it	106
Traffico merci in aumento al porto di Ortona		
11/05/2022	Primo Magazine	107
Porti di Ancona e Ortona, traffico merci in aumento		
11/05/2022	Shipping Italy	108
Ad Ancona e Ortona traffici in crescita rispetto al 2019		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/05/2022	CivOnline	109
Marina Yachting, Mari scrive al presidente Musolino		
11/05/2022	CivOnline	112
Marina Yachting, opposizione perché in ordine sparso?		
11/05/2022	La Provincia di Civitavecchia	114
Marina Yachting, Mari scrive al presidente Musolino		

Napoli

11/05/2022	Primo Magazine	117
Costa Toscana debutta a Napoli		

Bari

11/05/2022	Ansa	118
Porti: Corte conti, ok rendiconto Autorità Adriatico meridionale		
11/05/2022	TeleBorsa	119
Porti, Corte dei conti approva gestione 2019-2020 dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale		

Taranto

11/05/2022	Shipping Italy	120
Marco Caffio porterà alla fiera Break Bulk Europe la nuova consapevolezza del porto di Taranto		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

11/05/2022	Port News	<i>di Redazione</i> 122
Gioia Tauro sempre più intermodale		
11/05/2022	Primo Magazine	123
Raccordo ferroviario Porto di Gioia Tauro		

Olbia Golfo Aranci

12/05/2022 **Progetto Italiano News** *Redazione* 124
AUTORITÀ PORTUALE NORD SARDEGNA. OLBIA PRIMO PORTO D' ITALIA
PER TRAFFICO PASSEGGERI

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/05/2022 **Messina Oggi** 125
Amministrative, Cerreti sesto assessore designato da Croce

11/05/2022 **Messina Ora** *Redazione sport* 126
Elem2022, Croce ha un nuovo assessore: Roberto Cerreti

11/05/2022 **TempoStretto** *Carmelo Caspanello* 127
Messina. Il sesto assessore designato da Croce è Roberto Cerreti

Focus

11/05/2022 **Ansa** 128
Assorimorchiatori, Dellepiane è il nuovo presidente

11/05/2022 **Il Nautilus** 129
Gnl: picco delle importazioni in Europa

11/05/2022 **Il Nautilus** 130
Where are all the containers?

11/05/2022 **Il Nautilus** 132
Opere pubbliche: firmati Dpcm per 15 commissariamenti, nominati 12 commissari straordinari

11/05/2022 **Informare** 133
Stabile il traffico dei container movimentato nel primo trimestre del 2022 dai terminal di Eurokai

11/05/2022 **Informare** 134
Assarmatori, bene gli emendamenti della Commissione parlamentare europea TRAN a salvaguardia dei servizi marittimi per la continuità territoriale e delle autostrade del mare

11/05/2022 **Informare** 136
Il disegno di legge del governo di Londra per assicurare ai marittimi dei traghetti il salario minimo desta perplessità e non piace affatto ai porti

11/05/2022 **Informare** 139
I sindacati chiedono all' ILO un' azione urgente in favore degli 800 marittimi licenziati dalla P&O Ferries

11/05/2022 **Informare** 142
Alberto Dellepiane è il nuovo presidente di Assorimorchiatori

11/05/2022 **Informare** 143
FEPOR, l' installazione, gestione e manutenzione degli impianti di cold ironing dovrà essere a carico degli enti pubblici

11/05/2022 **Informare** 144
Rinnovati i vertici dell' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

11/05/2022 **Informatore Navale** 145
Assarmatori - Recepite in Europa le criticità evidenziate sul sistema ETS in ambito marittimo

11/05/2022	Informatore Navale		147
ASSORIMORCHIATORI ELEGGE ALBERTO DELLEPIANE NUOVO PRESIDENTE			
11/05/2022	Informatore Navale		148
MSC CROCIERE PER L'ESTATE 2022 PUNTA SULLE ESCURSIONI SOSTENIBILI			
11/05/2022	Informatore Navale		150
THE ITALIAN SEA GROUP: IL CDA APPROVA LE INFORMAZIONI DEL 1° TRIMESTRE 2022			
11/05/2022	Informazioni Marittime		151
Eurovision, Costa Crociere presenta ElioVision			
11/05/2022	Informazioni Marittime		153
Scambio quote carbonio nello shipping, le criticità per la Commissione TRAN			
11/05/2022	Informazioni Marittime		155
Senato approva legge "Salvamare"			
11/05/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	156
Assarmatori: "UE concorda su criticità del sistema ETS nel marittimo"			
11/05/2022	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		158
Opere pubbliche: firmati Dpcm per 15 commissariamenti, nominati 12 commissari straordinari			
11/05/2022	Port News	<i>di Redazione</i>	159
Sistema ETS, i dubbi di Bruxelles			
11/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	160
"Recepte in Unione Europea le criticità evidenziate da Assarmatori sull'applicazione 'marittima' del sistema ETS di scambio quote-emissioni"			
11/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	162
Msc Crociere punta sulle escursioni sostenibili			
12/05/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	164
Allianz: calano le perdite nel settore del trasporto marittimo			
11/05/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	169
Sistema ETS, dubbi di Bruxelles sull'inserimento del trasporto marittimo. Assarmatori: "Svolta importantissima"			
11/05/2022	Ship Mag		171
Ignazio Messina: "Boom dell' import: è in corso la grande rivoluzione commerciale"			
11/05/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	172
The Italian Sea Group, crescono i ricavi nel primo trimestre del 2022			
11/05/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	174
Crociere, Thamm attacca Amburgo: "Deluso dalla politica, settore ignorato"			
11/05/2022	Ship Mag	<i>Luigi Grassia</i>	175
Crociere, MSC lancia le escursioni sostenibili in bicicletta			
11/05/2022	Shipping Italy		177
"Solo autostrade del mare e continuità territoriale nel sistema Ets": Assarmatori esulta			
11/05/2022	Shipping Italy		179
Grilli confermato al vertice di Ancip			
11/05/2022	TeleBorsa		180
Mobilità, MIMS: nel primo trimestre 2022 aumenti dei flussi di tutte le modalità di trasporto			
11/05/2022	The Medi Telegraph		182
Msc punta sulle escursioni sostenibili			
11/05/2022	The Medi Telegraph		184
Dellepiane alla guida di Assorimorchiatori			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 20-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it

VALMORA
ACQUA MINERALE
ACQUA UFFICIALE
INTERNAZIONALI BNL D'ITALIA



Il libro di Lorenzo Cremonesi
Quarant'anni «in trincea»
a raccontare i conflitti
di **Gian Antonio Stella**
alle pagine 34 e 35



Domani su 7
Victoria, la ribelle
dei Måneskin
di **Luca Mastrantonio**
nel settimanale in edicola

VALMORA
ACQUA MINERALE
ACQUA UFFICIALE
INTERNAZIONALI BNL D'ITALIA

Ucraina Lavrov: «No alla guerra in Europa». Attacco degli hacker di Mosca a siti italiani, bloccato anche quello del Senato

Draghi: Putin non è invincibile

Il premier dagli Usa: «Ma tutti cerchino la pace, Russia e Stati Uniti si parlino. Tetto al prezzo del gas»

I SENTIERI STRETTI

di **Massimo Gaggi**

Ripartire dal grano. Davanti a un conflitto tremendo (una macelleria ha detto Draghi alla Casa Bianca) e ai problemi di tenuta politica, economica ed energetica che le onde della guerra stanno trasmettendo soprattutto in Europa, può sembrare strano individuare nello sblocco dei cereali per l'Africa fermi nei porti ucraini un punto focale dell'incontro tra Joe Biden e il capo del governo italiano.

continua a pagina 5

GIANNELLI



IRUMORI DI FONDO

di **Goffredo Buccini**

Tutti noi che desideriamo la pace abbiamo ricavato conforto dai toni di Putin alla parata di Mosca, meno apocalittici del temuto: il presidente russo ha «solo» accusato l'Occidente di voler aggredire il suo Paese, senza dichiarare la preannunciata guerra totale. Certo, il sospiro di sollievo collettivo non può impedirci di udire un rumore di fondo che si protrae da tempo nella narrazione putiniana.

continua a pagina 28



Un'esplosione all'acciaieria Azovstal di Mariupol durante l'attacco sferrato ieri dall'esercito russo

LA BATTAGLIA NEL DONBASS
«Qui raid chimici»

di **Lorenzo Cremonesi** a pagina 8

I SOLDATI DELLA AZOV ALLE MOGLI
«Circondati, addio»

di **Alessandra Muglia** a pagina 9

di **Marco Galluzzo**

Mosca «non è invincibile» dice Draghi dagli Usa. Ma per arrivare alla pace Russia e Stati Uniti «devono parlarsi». Tetto al prezzo del gas.

da pagina 2 a pagina 13

IL GENERALE GRAZIANO

«Armi per evitare altre invasioni»

di **Florenza Sarzanini**

«Inviare armi «per scongiurare altre invasioni» spiega il generale Graziano. «Sostenere l'Ucraina così da evitare che il conflitto si allarghi — dice —. Gli aiuti modificano gli equilibri».

a pagina 11

IL CASO

Donne molestate, firme contro l'adunata
Gli alpini: «Scusateci»

di **Riccardo Bruno** e **Alessandro Fulloni**

Sono oltre 200 le testimonianze raccolte nel dossier che presto le associazioni femministe «Casa Madiba» e «Non Una di Meno Rimini» inoltreranno all'autorità giudiziaria. Molestie, battute razziste, abusi che sarebbero avvenuti a Rimini, da mercoledì a domenica, al raduno nazionale degli alpini. La Procura ha aperto un'indagine contro ignoti dopo la denuncia di una 26enne al carabinieri. Il presidente dell'Associazione Nazionale Alpini, Sebastiano Favero: «Chiedo scusa».

alle pagine 20 e 21

DUE RIGORI, ESPULSO ALLEGRI

Inter di forza: batte la Juve e conquista la Coppa Italia

di **Mario Sconcerati**



Festa Inter con la Coppa Italia

Inter conquista la Coppa Italia. Batte la Juventus per 4-2 dopo una partita da batticuore che si decide ai tempi supplementari. Protagonista della serata Perisic con due gol. Espulso Allegri per proteste.

da pagina 42 a pagina 44

IRA DEL VATICANO, RILASCIATO

La Cina arresta il cardinale Zen

di **Guido Santevecchi**



Il cardinale Joseph Zen, 90 anni, è stato arrestato a Hong Kong con l'accusa di «collusione con forze straniere» e poi rilasciato su cauzione. Il religioso si batte per il riconoscimento dei diritti civili. Ira del Vaticano.

a pagina 14 **Vecchi**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Molestie anche senza denunce

Il comunicato delle donne del Pd di Rimini a tutela del buon nome degli Alpini, apparso a molti una presa di distanza dalle tantissime che si erano sentite molestate durante l'adunata del prestigioso corpo d'armata, è emblematico di due banchi che affliggono il discorso pubblico. Il primo è che qualsiasi appunto rivolto agli esponenti di una comunità viene vissuto come un attacco all'intera corporazione. Se scrivi che l'assassino era un geometra, ti arriva la replica offesa di un'associazione di amici dei geometri; se rievchi che il verduraio all'angolo ha alzato il prezzo dei carciofi, si indignano la federazione dei fruttivendoli e l'ente a difesa del carciofo. Il secondo baco, ben più grave, è la tesi secondo cui una molestia diventa credibile solo in presenza di una denuncia all'autorità giudiziaria.

Ma vi immaginate se una donna andasse in questura a segnalare ogni sguardo lascivo, ogni avance becera, ogni contatto non gradito? Ci sarebbero le code fuori dai commissariati, con i numeretti.

Una donna è costretta a selezionare le umiliazioni, limitandosi a dare seguito processuale ai soprusi più duraturi e violenti, e passando sopra a quelli occasionali, come gli apprezzamenti volgari di un branco di maschi eccitati da un cameratismo greve spacciato per gollardia. Prima che giuridico, le molestie sono un problema culturale. Ed è incredibile doverlo ricordare alle donne di un partito di sinistra che, per la smania di non offendere gli Alpini, hanno finito per offendere un po' anche sé stesse.

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO actiVital

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

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

20512
09771120-498008
9 771120 498008





Il governo decide: la messa in sicurezza del disastro ambientale per la discarica romana di Malagrotta non la pagherà Ceroni, "re dei rifiuti", ma tutti gli italiani



Giovedì 12 maggio 2022 - Anno 14 - n° 129
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Ti voglio a cercare"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NEO-MINCULPOP Gli ordini della Vigilanza
Talk senza dibattiti e bavaglio ai social

La Commissione rinvia ancora l'approvazione del "decalogo Barachini" sulle indicazioni per l'informazione di guerra in Rai. Nella bozza regole più stringenti: no a "provocatori" e "posizioni estreme". E chi le stabilisce?

ROSELLI A PAG. 8



PARLA ROSY BINDI
"Pd per la pace? Bocci l'aumento di spese militari"



RODANO A PAG. 3

IL PIANO UE PER IL 2027
200 miliardi per affrancarsi dal gas russo



DELLA SALA A PAG. 9

L'asse Niente-Nulla

Marco Travaglio

Abituata a un presidente che stringe la mano a nessuno, la stampa americana non s'è accorta della visita di Draghi a Biden, spacciata da quella italiana come un evento storico. *Repubblica*: "Il patto della Casa Bianca", "L'Italia ponte sull'Oceano" (non si sa quale, visto che ci affacciamo più modestamente sul Mediterraneo). *Stampa*: "Draghi-Biden: patto per Kiev. Il vertice rafforza l'asse transatlantico". *Sole 24 Ore*: "Asse di ferro. Biden e Draghi: uniti sull'Ucraina". *Foglio*: "Successo dell'incontro", "Formidabile allineamento". Dei contenuti si sa poco: ne ha parlato solo Draghi nella solita conferenza stampa senza domande, tipo Lavrov, mentre Biden gli ha negato quella congiunta (concessa a Scholz e persino al premier greco). Ma Palazzo Chigi ha diffuso le migliori perle dei due Grandi nella sala ovale. Tenetevi forte.

Draghi: "Molti in Europa si chiedono anche: come possiamo mettere fine a queste atrocità? Come possiamo arrivare a un cessate il fuoco? Come possiamo promuovere dei negoziati credibili per costruire una pace duratura? Al momento è difficile avere risposte, ma dobbiamo interrogarci seriamente su queste domande". Biden: "Silenzio (forse non si interroga seriamente, forse dorme, forse parla con l'altro amico invisibile, forse è in coma)". Draghi: "La pace sarà quello che vorranno gli ucraini, non quello che vorranno altri" (tipo i russi: dunque la pace la fa Zelensky da solo). Biden (tornato vigile per un istante): "Sono d'accordo!". Seguono altri brevi cenni sull'universo. Draghi: "La Libia può essere un enorme fornitore di gas e petrolio, non solo per l'Italia, ma per tutta Europa". Biden (testuale): "Ti cosa faresti?". Draghi: "Dobbiamo lavorare insieme per stabilizzare il Paese". Perbacco. Draghi: "Dobbiamo chiedere alla Russia di sbloccare il grano bloccato nei porti ucraini". Biden: "Ci sono milioni di tonnellate. Rischiare una crisi alimentare in Africa". Ma non mi dire. Da questi pensierini da scuola elementare, il nulla mischiato col niente, le gazzette arguiscono che Draghi ha messo alle strette Biden cantandoglile chiare. *Corriere*: "Draghi: 'L'Ue vuole la pace'" (come le giri di Miss Italia). *Giornale*: "Draghi avverte Biden: 'L'Ue chiede pace'". *Stampa*: "Il premier preme per il negoziato" (poi SuperMario confida a SuperJoe che "Putin pensava di dividerci", quindi Putin ha invaso l'Ucraina per dividere Draghi da Biden). *Libero*: "Draghi chiede a Biden di fare la pace con Putin". *Messaggero*: "Draghi in Usa, spinta per la pace". Una spinta irresistibile: infatti partono altri miliardi di armi per Kiev e dal comunicato congiunto scompare la parola "negoziato". Resta l'"asse" che, da Carsetio in poi, è sempre a 90 gradi.

MISSIONE INCOMPIUTA NEL COMUNICATO CONGIUNTO IL "NEGOZIATO" SPARISCE

Draghi a mani vuote Usa: sempre più armi

"BIDEN NON LO GIUDICO"
 IL PREMIER: "ALLEATI CON VISIONI DIVERSE". MA NON DICE LA SUA. "COSTRUIRE LA PACE". MA NON DICE COME. USA: PIÙ ARMI CHE A KABUL

BOJO, BLOCCO CON FINLANDIA E SVEZIA
Tank russi contro l'acciaieria Uk, patto con gli scandinavi

CANNAVÒ E MARRA A PAG. 2-3-4 E 5
 GRAMAGLIA, IACCARINO E PROVENZANI A PAG. 5 E 7

MUSICA & POLITICA
Eurovision, ha già vinto l'Ucraina e l'arte non c'entra

Stefano Mannucci
 Chiediamo a Blanco: andrai a Tirana il 25 per la finale di Conference League? Lui si volta verso il manager: "Posso dirlo?". Poi esplode, balzando in piedi come in curva.
 A PAG. 19

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Draghi, la parola ai fatti a pag. 5
 - Mini L'escalation è una polveriera a pag. 6
 - Fini Sui nostri orrori Veltroni taceva a pag. 11
 - Ranieri E gli Azov chi li disarmerà? a pag. 11
 - Barbacetto Vinci guerra va liberato a pag. 11
 - Truzzi Nel ricordo di Paul Ginsborg a pag. 15

CRISANTI NO, BASSETTI SÌ
Mascherine via anche sull'aereo

MANTOVANI A PAG. 14

MARCELO PECCI FREDDATO
I narcos uccidono il pm paraguaiano, tradito dai social?

LILLO A PAG. 17

La cattiveria
 Salvini sulle donne molestate: "Gli alpini non si toccano". Però forse dovrebbero
 WWW.SPINOZA.IT

LA CULLA DEGLI ARTISTI
"Vacanze romane" addio: via Margutta finisce sotto sfratto

BISBIGLIA A PAG. 16



IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 3505/2003 Conv. L. 4/8/2004 - L. 1/2005 - MILANO



ANNO XXVII NUMERO 111

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 12 MAGGIO 2022 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 7 + € 8,00 "IL MONDO DOPO PUTIN"

Il cambio di passo di Draghi con Biden, i vizi dei media italiani e un tema chiave: attrarre di più in Italia. Come? Chiacchiere con Enrico Letta

Enrico Letta dice di essere preoccupato. È preoccupato, dice, per la piega che sta prendendo la guerra. È come molti leader europei non vede nelle azioni di Vladimir Putin "un solo segnale che possa offrire uno spiraglio per l'inizio dei negoziati". È preoccupato per la piega che sta prendendo il dibattito pubblico in Italia e per essendo consapevole della sensibilità di

stare imprese l'aumento dell'inflazione, il costo delle materie prime, l'incremento dello spread, che rischia di sottrarre denari preziosi per tamponare la crisi, ed è preoccupato Letta anche per "il peso che potrebbe avere la guerra sul nostro tessuto produttivo". È preoccupato per tutto questo. Letta, ma dice anche per la durezza con cui una parte importante della classe dirigente italiana, e di quella imprenditoriale, pur dicendosi consapevoli della necessità di sostenere l'Ucraina per difendere la nostra democrazia e la nostra libertà "non sembrano avere intenzione di usare la difesa dei nostri valori non negoziabili per dare una nuova forma alle proprie traiettorie imprenditoriali". È preoccupato per questo, Letta, ma anche, osservando i talk-show italiani, per il modo "unico" con cui molti mezzi di

informazione del nostro paese hanno scelto di fare quello che nel resto d'Europa nessuna televisione ha scelto di fare, ovvero, fare da cassa di risonanza alla propaganda russa: "Mi capita spesso di vedere dibattiti in Francia, e in altri paesi come l'Inghilterra, e non riscuotono la stessa attenzione come quelli che osserviamo da molti mesi in Italia". È preoccupato Letta, per tutto questo, così come è preoccupato per il modo disinvolto con cui i media italiani, negli ultimi giorni, hanno distorto prima il pensiero di Stoltenberg (che non ha mai detto che "Nato avrebbe impedito la cessione della Crimea alla Russia) e poi quello di Macron (che non ha detto che per arrivare alla pace non bisogna umiliare Putin). È preoccupato da tutto questo, Letta, e mentre passeggia velocemente a Roma, in piazza Sant'Andrea

della Valle, di fronte all'ufficio dell'Arel, trova il tempo, il segretario del Pd, per dialogare qualche minuto con il Foglio e per ragionare su quello che è stato il senso del viaggio di Mario Draghi in America, dal presidente Joe Biden. "Gli europei - ci dice Letta - dovrebbero essere grati a Draghi per quello che ha fatto in America. Draghi ha negli Stati Uniti un'autorevolezza che nessun altro ha nell'Unione europea. E il presidente ha fatto valere la sua voce a Washington per rappresentare bene un clima complesso che c'è in Italia e in Europa: un clima che si sta deteriorando. Credo che la sua fosse la voce che più di chiunque altra, senza secondi fini elettorali, poteva far entrare nell'agenda americana il senso chiaro del deterioramento di questa situazione".

La visita in America

Draghi cerca la pace ma quella ucraina: "La Russia non è invincibile"

Con Biden intesa sul tetto ai prezzi di gas e petrolio. Il timore condiviso di una crisi alimentare e migratoria

"Mosca non è più Golia"

Roma. Ai pacifisti ha "dato" la pace, agli atlantisti l'Atlantico, agli europei l'Europa e all'Italia un po' di credibilità perduta. Il giorno dopo l'incontro con il presidente americano Joe Biden, Mario Draghi ha raccontato i contenuti del suo colloquio alla Casa Bianca. Gli argomenti: la necessità di costruire una pace duratura per l'Ucraina, l'angoscia per una crisi alimentare e umanitaria, l'urgenza, condivisa, di fissare un tetto al prezzo di gas e petrolio. Ai giornalisti ha infatti spiegato che la guerra sta cambiando fisionomia. La Russia? "La parte che sembrava invincibile non c'è più. Non c'è più un Golia". La vittoria? "È Zelensky che deve definire cosa è vittoria, non noi". Biden? "Mi ha risposto che l'Europa può contare sul suo sostegno".

Sensibilità gialloverdi

Conte e Salvini si inseguono e si sovrappongono. Intanto ecco il terzo invio di armi all'Ucraina

Roma. "Casuale convergenza di sensibilità". Dall'arrivo di Matteo Salvini chiamano così l'idem sentire che accomuna il leader della Lega a Giuseppe Conte, capo del M5s. Nei corridoi del Parlamento c'è chi dice che i due si scelgono ancora (messaggi, telefonate, diplomazia parallela). Insomma dopo gli abbracci quinquennali di gennaio, il filo tra i due non si è spezzato. E per il momento ufficiale dei rispettivi staff rientra nella prassi: "Nessun contatto, nessuna strategia comune, anzi sul tema valorizzatori come sull'ex l'iva siamo agli antipodi". E per la guerra in Ucraina che unisce Conte e Salvini. Sempre di più. Fino a quasi sovrapporsi. Entrambi con la stessa postura nei confronti di Mario Draghi. Entrambi pronti alle barricate verbali contro il nuovo invito di armi. Imbentite. (Convegni segue a pagina tre)

La Bucha di Salvini

A spiegare il conflitto al convegno leghista c'è chi crede che la guerra sia colpa degli Usa

Roma. Che fosse un po' rischioso allestire un convegno "per dimostrare che facciamo proposte concrete e di buon senso per l'Italia" e affidarne però la regia ad Armando Siri, uno famoso per aver fondato un partito con gente che dava la caccia agli extraterrestri e dunque subito chiamato da Matteo Salvini a dirigere la scuola di formazione della Lega, i parlamentari del Carroccio lo avevano temuto. Del resto il senatore ligure, dopo la shandata No euro e poi quella No green pass, aveva già dato segni di aver abbracciato la nuova caccia degli amati del "pensiero laterale". Ma che si arrivasse, nell'evento romano della Lega di sabato prossimo, a dare spazio a chi parla della strage di Bucha come di una messianica e crede che la guerra in Ucraina sia iniziata "non il 24 febbraio 2022, ma nel 2014 col golpe del Maidan voluto dagli americani", forse non tutti lo pensavano. (Valentini segue a pagina tre)

UNA GUERRA CHE PUTIN NON PUÒ VINCERE

Putin rimoscola l'intelligence in Ucraina, per lui il problema sono le spie. I piani per Kherson

Roma. L'invasione russa del Donbas è ritardata di almeno due settimane, secondo l'intelligence americana. Non vuol dire che gli Stati Uniti escludono che Mosca possa raggiungere i suoi obiettivi militari - quelli dichiarati, puntando alla conquista dell'intera regione orientale dell'Ucraina, ma nel frattempo la Russia continua a colpire tutto il territorio - ma che nella linea temporale che l'esercito russo aveva delineato, Mosca non è a buon punto. Il Cremlino però non sembra imputare ai suoi generali e soldati le colpe dei ritardi e dei fallimenti. Pensa piuttosto che il problema siano i servizi di intelligence e Vladimir Putin avrebbe preso una decisione inedita: delle operazioni di intelligence in Ucraina è stato incaricato Vladimir Alekseev, tenente colonnello vice capo del Gru. Il Gru è l'intelligence militare russa e il compito di sovrintendere alle operazioni di spionaggio spetterebbe invece all'Fsb. Agenzia però, dall'inizio della guerra, ha subito una pesante epurazione con il licenziamento di 150 uomini e l'arresto di Sergei Besedko, il capo del servizio. Quinto servizio, il dipartimento che si occupa delle operazioni all'estero in una rete di contatti favorevoli alla Russia. Beseda, secondo la

La "convenienza" nel sostenere l'Ucraina è politica e va oltre i costi-benefici. Lettera agli imprenditori

Carlo De Benedetti dice che la guerra di resistenza in Ucraina agli europei non "conviene", che il suo portafoglio per noi sarà un insieme di recessione e di tensione migratoria insostenibile, e dunque dovremmo fare ogni sforzo per ascrimire, costi quel che costi. Non stupisce che una personalità pubblica assuma una posizione critica sul corso delle cose a partire dall'invasione russa: molti "realisti" hanno sostenuto che la Russia ha le sue ragioni strategiche, e sopra tutto che l'evoluzione sul campo mostra ormai un fronte antipadano distinto dalla posizione europea perché impegnato nel progetto di finanziare e art...



idea hanno piano di unire i due fronti, certo realtà la dislocazione degli occidentali su uno stesso fronte, quello dei sostegno agli ucraini contro l'invasione, non ha soltanto una dimensione etica, che è etica in guerra conta ma solo fino a un certo punto, in realtà "conviene" all'Europa e sopra tutto all'Europa. La vittima designata di un ipotetico quadro diverso da quello che si è manifestato dopo l'invasione di febbraio è la scommessa sulla pace e sulla prosperità sociale e di mercato di Francia e Germania, che sono la sostanza o il cuore dell'Unione come idea strategica e non solo entità mercantile. Con Trump e con la Brexit, e l'indebolimento e la rimessa in discussione della Nato nel quadro della minacciosa ideologia populista e isolazionista di America First, e con il progetto di dis-integrazione dell'economia britannica dal mercato unico e dalla sua impalcatura normativa e di sicurezza, Parigi e Berlino andavano verso un drastico ridimensionamento delle ambizioni nazionali e internazionali. (segue nell'inserto IV)

La Cina collabora con la Russia nello spazio, un pezzo importantissimo di questa guerra

Roma. Russia e Cina sono "importanti partner strategici" nel campo dell'energia, ha spiegato qualche giorno fa l'ambasciatore cinese a Mosca Zhang Hanhui in un'intervista all'agenzia russa Tass. I nuovi progetti di gas e petrolio, benedetti anche durante il famoso incontro del 4 febbraio a Pechino tra il presidente russo Vladimir Putin e il suo omologo cinese Xi Jinping, potrebbero aiutare Mosca a sostenere il peso dell'embargo internazionale - almeno sul lungo periodo. Ma secondo gli osservatori internazionali, uno dei settori di collaborazione tra Russia e Cina da tenere sotto controllo, soprattutto in questa fase di conflitto, riguarda lo spazio. "Le due parti stanno portando avanti una cooperazione vasta e fruttuosa nel campo spaziale", ha detto l'ambasciatore Zhang Hanhui "attraverso l'esplorazione della Luna e dello spazio profondo, con le missioni spaziali con equipaggio, nella navigazione satellitare, nel terlevellamento della Terra e nello sviluppo e l'applicazione di tecnologie spaziali". (Pignatelli segue nell'inserto IV)

Unire la democrazia

Al di là delle linee di partito, gli Stati Uniti hanno il dovere di difendere la libertà dell'Ucraina

Come deputata repubblicana del Wyoming e come deputata democratica del Massachusetts, abbiamo un'esperienza diretta degli scontri

tra parti opposte a Washington. Noi due siamo stati spesso su fronti opposti in questo mandato, anche su questioni di vasiatura e controllo, come il ritiro del presidente Biden dall'Afghanistan, a cui uno di noi (Cheney) si è opposto, e che l'altro (Auchincloss) ha invece sostenuto. Ma sulla questione dell'Ucraina, tra noi non c'è alcuna divergenza. E noi non dovrebbimo essere divisi in partitiche tra i membri del Congresso. La politica americana deve essere d'accordo sul fatto che l'obiettivo strategico in Ucraina sia la vittoria di un'Ucraina libera e democratica, e la sconfitta di Vladimir Putin. La forza della nostra democrazia qui, negli Stati Uniti, dipende da questo. La guerra in Ucraina è entrata in una nuova fase cruciale il 19 aprile. La Russia sta ora combattendo per il controllo completo del Donbas e dell'Ucraina meridionale. (segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

L'altro giorno si poteva leggere l'annuncio di una "iniziativa importante" prodotta ieri era prevedibile: due anni fa, in una lunga intervista al Foglio, disse che in Cina "non c'è libertà religiosa perché non c'è libertà". Noi, e lo ripeto, non dobbiamo aspettarci nulla. In Cina perseguitando le chiese perché non c'è libertà per nessuno. Purtroppo, sia a Hong Kong sia a Roma, si cerca di rabbinare Vladimir Putin. La forza della nostra democrazia qui, negli Stati Uniti, dipende da questo. La guerra in Ucraina è entrata in una nuova fase cruciale il 19 aprile. La Russia sta ora combattendo per il controllo completo del Donbas e dell'Ucraina meridionale. (segue nell'inserto IV)

Cardinale in manette

Arrestato e poi rilasciato a Hong Kong il card. Zen, simbolo della lotta contro il regime

Roma. È stato rilasciato su cauzione alle 23 ore locali di ieri sera, il cardinale Joseph Zen Ze-kiun, novant'anni compiuti lo scorso gennaio. Era stato arrestato a Hong Kong assieme all'avvocato Margaret Ng e all'avvistata Denise Ho. I tre erano soci del 612 Humanitarian Relief Fund, impegnato nell'assistenza legale di migliaia di attivisti coinvolti nelle manifestazioni del 2019 organizzate per contrastare la legge sull'estradizione, fortemente voluta dal governo cinese. Il 12 giugno di tre anni fa scesero in piazza due milioni di persone. Lo scorso ottobre, dopo l'approvazione della legge sulla sicurezza nazionale - assai cara al neoelito governatore, John Lee - il "612 Humanitarian Relief Fund" era stato sciolto dalle autorità. Due giorni fa, era stato arrestato anche un altro membro dell'associazione, il professor Hui Po-keung Cyd Ho Sau-jin, destinatario del medesimo provvedimento, si trovava già in carcere. Per tutti, l'accusa è la stessa: collusione con "forze straniere". Stringato era stato il commento del Vaticano: "La Santa Sede ha appreso con preoccupazione la notizia dell'arresto del cardinale Zen e segue con estrema attenzione l'evolversi della situazione".

Il cardinale Zen è da tempo nel mirino di Pechino: da sempre in prima fila contro la campagna antireligiosa del regime comunista - quello che non di rado ordina la distruzione delle chiese, l'abbattimento delle croci e l'arresto anche di vescovi - il cardinale Zen ha sempre contestato pubblicamente l'avvicinamento della Santa Sede a Xi Jinping. Contrario all'accordo provvisorio (che dovrà essere rinnovato il prossimo autunno) sulla nomina dei vescovi, il cardinale Zen considerato niente altro che un appeasement. Fece il giro del mondo le immagini del settembre 2020, quando venne a Roma e non fu ricevuto dal Papa. Forse perché prima aveva criticato la realtà politica della Segreteria di Stato nell'approcciarsi al gigante asiatico. Quanto accaduto ieri era prevedibile: due anni fa, in una lunga intervista al Foglio, disse che in Cina "non c'è libertà religiosa perché non c'è libertà". Noi, e lo ripeto, non dobbiamo aspettarci nulla. In Cina perseguitando le chiese perché non c'è libertà per nessuno. Purtroppo, sia a Hong Kong sia a Roma, si cerca di rabbinare Vladimir Putin. La forza della nostra democrazia qui, negli Stati Uniti, dipende da questo. La guerra in Ucraina è entrata in una nuova fase cruciale il 19 aprile. La Russia sta ora combattendo per il controllo completo del Donbas e dell'Ucraina meridionale. (segue nell'inserto IV)

Terapia per il nord-est

L'arrivo di una multinazionale dal "prato verde" può guarire la miopia del capitalismo veneto

Ho imparato negli anni ad apprezzare la straordinaria vitalità dell'imprenditoria veneta, la versione iper-avere di quel quarto capitalismo che

Di Dario Di Vico

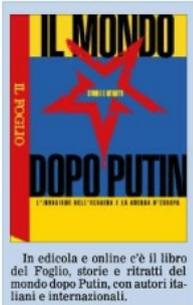
ha contribuito a tenere su in questi anni l'industria italiana. Ha radicata con successo nei commerci mondiali, l'ha inserita nelle catene internazionali del valore. Eppure nonostante la stima che nutro penso che il Veneto avrebbe bisogno di un piccolo grande choc: lo sbarco sul territorio di almeno una grande multinazionale straniera che operi a partire dal "prato verde". Anche in queste settimane così difficili l'imprenditoria nordestina sta dando grande prova di resilienza: finora la guerra non ha cambiato di molto i programmi produttivi (export verso Russia e Ucraina vale non più del 24 per cento del totale delle vendite all'estero), un'azienda su due ha rivisto le politiche di prezzo al rialzo, il traffico di Tir sul tratto Brescia-Padova della A4 nel 2022 ha superato i numeri del 2019 e a conti non è stata la tenuta internazionale delle filiere. E' probabile che dopo il marzo risentito avremo mesi più difficili, specie se l'invasione russa dell'Ucraina dovesse prolungarsi senza sosta per altre imprese tengono. E guardano avanti. Come ci ha detto l'Istat, in Italia gli anni della pandemia non sono state grandi stagioni di innovazione: solo un'azienda su quattro ha migliorato i prodotti e questo vale anche per il nord-est ma sul piano organizzativo passi in avanti non sono stati fatti. Si è lavorato di acciavate e qualche recupero ulteriore di produttività è stato ottenuto, ma per una ragione che alla fine discute ancora più di lean production che di smart working: sul piano dei prodotti e dei mercati, poi, sia nell'individuazione delle nicchie da occupare, sia delle soluzioni, sia per una ancora delle innovazioni incrementali, i veneti non sono secondi a nessuno. Laddove l'imprenditoria emiliana sa farcela, non è un caso che il nord-est non sia un piano culturale il racconto di questa intraprendenza è sempre fatto, molto cuto nei dettagli e seguendo le tappe delle manifestazioni della Capitale della cultura d'impresa, i festival di Città Impresa o leggendo le elaborazioni degli "intellettuali del fare", tutto ciò emerge ad abundantiam. Se alla fine di questa rassegna volessimo poi più prosaicamente parlare di agili, basterebbe consultare le indagini sui Champions, le Pmi più veloci dell'ovest, e strabuzzaremo gli occhi davanti agli incredibili Pidda sopra il 15 per cento che imprenditori praticamente sconosciuti al grande pubblico sono riusciti a raggiungere nel 2021. Ma come già detto tutto ciò non appare sufficiente agli stessi protagonisti più attenti. L'egoismo del territorio, delle virtù comunitarie, dello spirito di sacrificio, dell'etica del lavoro, se ripetuto di continuo e a occhi chiusi rischia di diventare una nimna namna, il carillon del quarto capitalismo. Un clogio così placido che tiene assieme, con una buona dose di ipocrisia, le due anime del nord-est: quella più autarchica e quella più votata all'export, come avviene più in generale nel nord o quella che riempie la sala quando parlano gli uomini del private equity. E allora la nimna namna finisce per assolvere a suo modo a un ruolo politico - come avviene più in generale nella Lega del nord tra salviniiani e giorgettiani - impedisce che le due anime si confrontino, si parlino schiettamente e non si accientino di prorogare quella che appare dall'esterno una stanca convenienza. (segue a pagina quattro)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30

Ginsborg anticipò Grillo, ma almeno lui si pentì

D e mortuis nihil nisi bonum, dicevano i latini, e del resto abbiamo già un gran daffare a dare quel che si merita a

certuni storici e prof vi vi e ciarliro. Così ci attendero alla bella regola antica salutano Paul Ginsborg, bravo studioso inglese di storia italiana che tanto ama il nostro paese da venirci a vivere, con cattedra fiorentina, negli anni lui in cui veniva ridotto a casa - munita di pm d'assalto. Venne non solo a studiare, ma persino a seminarla, una politica. Perché l'italianità politica di Ginsborg è poi questa: l'idea di un'Italia moralmente corrotta, il ricictrismo e il berlusconismo come autobiografia della nazione, l'appello ai repubblicani giacobini - e soprattutto a una visione della magistratura come lucida forza cui sola si deve la sopravvivenza della nostra democrazia", come scrisse sul Foglio Massimo Bordin con trattenuto sarcasmo. Lo scrisse ricordando il grande Ginsborg, il suo protagonista, con Nanni Moretti, Panchi Pardi e Flores d'Arcais dei Girtoni, l'antempra di quello che anni dopo sarebbe stato il grillo. Dal quale Ginsborg, annotava Bordin, è protagonista, si tiene distante. Ma ormai il guaio era fatto. Rip. (Massimo Crippa)



In edicola e online c'è il libro del Foglio, stories e ritratti del mondo dopo Putin, con autori italiani e internazionali.



il Giornale



GIOVEDÌ 12 MAGGIO 2022

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 112 - 1.50 euro*

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

OFFENSIVA DI MOSCA

ATTACCO HACKER ALL'ITALIA

I pirati informatici russi colpiscono alcuni siti tra i quali quello del Senato e del ministero della Difesa. La politica: si tratta di cyber terrorismo

IL PIANO SEGRETO DELLA UE PER L'INDIPENDENZA DAL GAS

■ Attacco hacker all'Italia. «Bad Gateway. The proxy server received an invalid response from an upstream server». Questo è il messaggio che appariva nel tardo pomeriggio di ieri a chiunque tentasse di accedere al sito del Senato. Inaccessibili fino alla serata anche il sito del ministero della Difesa, dell'Iss, della Scuola alti studi di Lucca, di Banca Compass e di Infomedix, una società che fornisce di servizi. L'elenco diffuso su Telegram dal gruppo di hacker filo-russi Killnet.

Di Sanzio a pagina 3; servizi da pagina 2 a pagina 11

INGRANAGGIO INCEPPATO

di Augusto Minzolini

Il macchinoso tentativo di decidere le sanzioni sul petrolio russo che ancora non ha avuto esito per il «no» dell'Ungheria, della Bulgaria e di altri tre paesi, è la prova che l'Unione ha fondamenta fragili: basta un piccolo granello di sabbia - in questo caso Victor Orban - e l'ingranaggio si inceppa. Sono più di due settimane che va avanti un'estenuante trattativa tra i 27 membri senza risultati. E questa debolezza che si è manifestata su una vicenda drammatica come la crisi ucraina, potrebbe ripetersi anche su altre emergenze. È possibile andare avanti in questo modo? No, perché è la dimostrazione che la Ue è un gigante con i piedi di argilla. È un'Unione scollegata, che incontra una difficoltà estrema nel maturare decisioni condivise. E questo «baco» la rende inerme, impotente, incapace anche di fronte ad un conflitto che infuria ai suoi confini.

Non ci voleva l'aggressione della Russia all'Ucraina per scoprirlo, ma la crisi ha messo ancora più in evidenza quanto sia gracile il meccanismo e, soprattutto, ha reso evidente come l'allargamento a 27 paesi sia stato fatto a scapito di un comune sentire e di una solidarietà di fondo. Colpisce che Paesi come l'Ungheria e la Bulgaria, che pure hanno provato sulla loro pelle il regime sovietico, non si impegnino ora più di tanto per Kiev. Mentre l'Ucraina si batte al di là di ogni aspettativa insieme all'Occidente. Per cui sorge il dubbio che nell'Unione ci siano Paesi che non dovrebbero esserci, e viceversa. E la ragione è semplice: per molti dei nuovi membri arrivati dall'est l'adesione non è stata presa sulla base di una scelta politica - tantomeno ideale - ma di calcoli utilitaristici e di comodo. Motivo per cui finché si parla di contributi e aiuti economici da Bruxelles tutto va bene, quando gli impegni investono, invece, altre sfere, cioè una posizione comune su una crisi internazionale, il legame si allenta. Ma la responsabilità è anche di chi ha promosso un "allargamento" più finalizzato a far numero che non a porre le premesse per una vera e propria confederazione di Stati, per un soggetto europeo. Sono difetti genetici che paghi in una fase come l'attuale in cui ha l'ambizione - e l'esigenza - di dare all'Unione una politica estera e un esercito comune.

È un problema che non solo va posto, ma deve essere assolutamente risolto. Con la politica dei «veti» l'Unione non ha prospettiva. Rischia di mancare ogni appuntamento, immaginiamoci quello di conquistare un posto nuovo nel nuovo ordine mondiale di cui discetta. E la soluzione non può avvenire in tempi lunghi: i paesi che sono disposti ad accettare decisioni prese a maggioranza, quindi più convinti del processo unitario, vadano avanti; per gli altri si configuri un rapporto diverso con l'Unione. Anche perché le attuali regole possono permettere a qualche superpotenza straniera di avere un rapporto privilegiato con un paese membro e di sfruttare questa possibile «quinta colonna» per bloccare decisioni o iniziative dell'Unione. Diceva Giulio Andreotti che «la guerra fredda» la conosceva bene: a pensar male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca.

CARRI ARMATI RUSSI SU MARIUPOLE

Kiev sacrifica l'acciaieria «Salvare tutti costa troppo»

Patricia Tagliaferri

a pagina 10



SPACCIATO Un combattente nell'acciaieria di Mariupol

LE ANALISI

Gli interessi divergenti

di Vittorio Macioce

La fatica di riuscire a riconoscersi. Mario Draghi non è a Washington solo come italiano. È il come voce autorevole dell'Europa e non è affatto una cosa scontata. Gli Stati Uniti amano i rapporti bilaterali, parlano con Berlino, Parigi, Varsavia e così via. Non hanno mai avuto un approccio facile con la Ue.

a pagina 2

Quei tristissimi anti americani

di Marco Gervasoni

Abbiamo sempre pensato che peggio dell'antiamericanismo di sinistra ci fosse solo quello di destra. Per fortuna fino a qualche anno fa si trattava di un fenomeno catacombale, proprio di certo tardo fascismo e di qualche oltranzista cattolico. Purtroppo però, negli ultimi tempi, il sentimento pare (...)

segue a pagina 3

IL RETROSCENA

Draghi rilancia i negoziati: «Al tavolo Russia, Usa e Ucraina»

di Adalberto Signore

Un primo ma deciso segnale Mario Draghi lo aveva già dato martedì alla Casa Bianca davanti al presidente Usa Joe Biden: «La gente vuole sapere cosa possiamo concretamente fare per la pace». Un concetto su cui è tornato ieri: «Occorre cominciare a chiedersi come si costruisce la pace».

a pagina 2

MORELLI (LEGA)

«Si al ponte sullo Stretto Ce lo chiede l'Europa»

De Francesco a pagina 13

FEMMINISTE CONTRO LE PENNE NERE

Basta fango, alpini orgoglio nazionale

di Giannino Della Frattina

Non vi permettete. Giù le mani dagli alpini. Perché spacca il cuore dover vedere il caporale Luca Barisonzi, rimasto paraplegico in Afghanistan per i colpi di un terrorista islamico mentre il suo commilitone Luca Sanna perdeva la vita, costretto a difendersi. A spiegare l'ovvio e cioè che «non bisogna generalizzare», perché «noi siamo portatori di valori».

con Giannoni a pagina 14

LA FINALE DI ROMA

Coppa Italia, trionfa l'Inter 4-2 La Juve crolla ai supplementari

Damascelli e Pisoni

alle pagine 24 e 25



all'interno

ATTACCO ALL'OCCIDENTE

Lavrov: fine del mondo Usa

Andrea Cuomo

Il ministro russo: «L'Occidente smetterà di spingere per un cosiddetto ordine mondiale unipolare dominato dagli Usa».

a pagina 6

EX DEPUTATO FILO RUSSO

«Stop accordi dopo Bucha»

di Gian Micalessin

Oleg Tsaryo, ex deputato filo russo, che doveva succedere a Zelensky: «Accordo Mosca-Kiev a marzo, dopo Bucha è saltato».

a pagina 11

IL SUPERSTITE

«Sopravvissuto all'inferno»

Bullian a pagina 10

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) REGIONI IN UNO DEI 15. IL SUD OVEST IN SPANZA E UNO DEI 15. IL SUD OVEST



IL GIORNO

GIOVEDÌ 12 maggio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Lombardia, l'emergenza dall'idroelettrico ai campi

**Dighe, laghi e canali
La siccità fa esplodere
la guerra dell'acqua**

Bandiera in Lombardia



Busto Garolfo, coppia in manette

**Imprenditore
ucciso e bruciato
in Romania**

Mattelli in Lombardia



Gli hacker russi attaccano l'Italia

In tilt i siti di Senato, ministero della Difesa e Istituto superiore della sanità. A colpire un collettivo legato ai militari di Putin Draghi da Biden: «Mosca non è Golia, bisogna parlare di pace». L'analista: «Il Cremlino punta all'Artico, vuole circondare l'Europa»

Servizi
da p. 3 a p. 7

Non bastano aiuti spot

**Subito un piano
per difenderci
dall'inflazione**

Davide Nitrosi

Per anni la Bce ha inseguito l'inflazione, sperando di portarla a un valore ideale che i banchieri centrali stimavano come «vicino ma inferiore al 2%». Per anni - nonostante imponenti iniezioni di denaro nei mercati e una politica monetaria estremamente accomodante - l'obiettivo non è stato centrato. Semplicemente perché le condizioni generali post crisi del 2008 non permettevano di ristabilire l'agognata normalità. Poi, in pochi mesi, riecco comparire l'inflazione. Cresciuta a dismisura, alimentata da una serie di fattori - fra cui i prezzi delle materie prime e dell'energia - e accelerata dalla guerra in Ucraina. Una raffica di eventi che ha preso in contropiede tutti.

Continua a pagina 2

SONDAGGIO NEL CONVITTO DI PRATO, IL 50% DEI RAGAZZI DICE NO



Adele Landolfi, a sinistra, e Viola Righini, entrambe 18enni

**La coppia gay
al ballo delle debuttanti
«Deluse dai compagni»**

Due studentesse del Convitto Cicognini di Prato vogliono fare coppia al ballo. La preside prima dice no, poi accetta, ma un sondaggio tra studenti bocchia l'innovazione. «Tra i nostri compagni non c'è tolleranza né solidarietà. Siamo deluse».

Bini a pagina 11

DALLE CITTÀ

Milano

**Tornano i turisti:
numeri in aprile
da pre Covid
«Una sorpresa»**

Mingoia nelle Cronache

Milano

**Malattia inesistente
truffa da 4 milioni
Medici a processo**

Gianni nelle Cronache

Lodi

**Maltrattamenti:
l'ex imam
espulso dall'Italia**

Arensi nelle Cronache



Hong Kong, il 90enne Zen rilasciato su cauzione

**Schiaffo cinese al Papa
Arrestato il cardinale ribelle**

Panettiere a pagina 15



Dopo vent'anni scompare la rivoluzione Apple

**È finita anche l'era iPod
La musica? Al cellulare**

Massi a pagina 16

CD
CHRISTIAN DOMINICI
FINANCE SERVICING SOLUTIONS
www.christiandominici.it
Christian Dominici SpA a socio unico QM4 M6/4. Capitale sociale euro 1.200.000,00 i.v.
Via San Vittore 7 - 20123 Milano f @





Oggi 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 OGGI IN EDICOLA I paesi del sud del mondo e l'Ucraina; il grano e lo spettro della fame; Libano sul baratro; Colombia, il nodo Medellin



Cultura

RITRATTI La scomparsa dello storico Paul Ginsborg: raccontò l'Italia del Novecento e l'attualità sociale Claudio Vercelli pagina 10

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

GIOVEDÌ 12 MAGGIO 2022 - ANNO LII - N° 113

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

SHIREEN ABU AKLEH, VOLTO PALESTINESE DI AL JAZEERA, COLPITA NEL CAMPO PROFUGHI DI JENIN

Giornalista uccisa: «È stato Israele»

■ Shireen Abu Akleh è morta ieri mattina nel campo profughi di Jenin. Indosso la pettorina «Press», accanto colleghi giornalisti. È stata colpita in pieno volto da un proiettile mentre copriva per al Jazeera l'ultima di una serie di incursioni militari israeliane nella città cisgiordiana

na simbolo della militanza palestinese. «È stato un cecchino israeliano», racconta la giornalista Shatha Hanaysha, a pochi passi da Abu Akleh quando si è accasciata al suolo. Volto della tv qatariota dalla fine degli anni '90, per oltre due decenni ha raccontato l'occupazione israeliana dei Territori palestinesi. Domani si terranno funerali di Stato, mentre a gran voce si alza la richiesta di un'inchiesta indipendente. Israele mette le mani avanti: a spararle, dice il governo, sono stati combattenti palestinesi. Le prove dicono altro.

MICHELE GIORGIO A PAGINA 9

SILENZIO STAMPA Media nel mirino dell'occupazione

■ Uccisioni, ferimenti, arresti e pestaggi. Fino al bombardamento delle due «torri della stampa» a Gaza lo scorso anno: la lista delle violazioni israeliane contro i giornalisti palestinesi è lunga. Dal 1972, 83 le vittime. I periodi peggiori: la Seconda Intifada e le offensive su Gaza. CHIARA CRUCIATI A PAGINA 9

Dopo Washington Draghi al bivio e l'escalation di guerra

ALBERTO NEGRI

Con 40 miliardi di dollari di aiuti militari varati dal Congresso americano con l'Ukraine Democracy Defense Lend-Lease Act (una sorta di prestito) Kiev dovrà difendersi da Mosca e contrattaccare, diventando una sorta di Sparta d'Europa. Questa è la sostanza dei piani americani. Se poi vogliamo credere alle parole di Draghi nell'incontro con Biden a Washington e di Macron rimane anche lo spazio per tentare un negoziato ma sono, appunto, parole quelle pronunciate dal presidente del Consiglio italiano e dal leader francese. Macron ancora più di Draghi si è spinto avanti: «Non bisogna umiliare la Russia», ha detto. Cosa significa? Che la guerra, dopo la svolta di Ramstein, ha preso una china pericolosa per Putin ma anche per la pace in Europa. E il capo dell'Eliseo, seguito in questo anche da Draghi, si è affrettato a ribadire un tema importante. — segue a pagina 14 —

Washington, Mario Draghi durante la conferenza stampa all'ambasciata italiana di ieri foto di Mariam Zuhair/Agf

Con un pugno di mosche



«La Russia non è più un Golia invincibile». Draghi insiste sulla via della pace. Ma dopo il vertice con Biden restano le distanze tra Usa e Ue. Sul campo i russi attaccano l'acciaieria di Mariupol con i tank. Dall'interno dell'Azovstal i militari chiedono una «soluzione politica o militare». Ma per Kiev il soccorso significherebbe l'impiego di troppi soldati **pagina 2/5**

all'interno

La guerra dei fossili
La forzatura di Kiev Stop al gas russo che arriva in Europa

Per la società di stato Naftogaz «Non possiamo garantire il trasporto nelle zone occupate dall'esercito russo»

LUIGI DE BIASE
A PAGINA 4

Lele Corvi



1945-2022
La Russia neo-imperiale e la parata

ANDREA BORELLI

Per capire il senso che in Russia ha la parata della Vittoria del 9 maggio sulla quale vogliamo tornare, è bene ricostruirne un po' la storia. La prima venne organizzata il 24 giugno 1945, quando le truppe dell'Armata rossa marciarono sotto le mura del Cremlino. — segue a pagina 15 —

Pnrr
La transizione negata a Porto Marghera

ROBERTO D'AGOSTINO

Emerge con sempre maggiore chiarezza come il Pnrr non sia l'occasione per quel ribaltamento culturale e di prospettiva che era nel programma, sia sul versante del superamento delle disuguaglianze e dell'aumento della povertà. — segue a pagina 15 —

SCONCERTO A PALERMO
Mafia, dell'Utri e Cuffaro grandi elettori di Lagalla



■ Marcello Dell'Utri e Totò Cuffaro, condannati per mafia, sono considerati tra i tessitori dell'intesa di centrodestra su Lagalla a sindaco di Palermo. E la disapprovazione si moltiplica. Salvatore Borsellino: «È assurdo che possano fare da grandi elettori in Sicilia. Ancora di più che i candidati appoggiati non si dissocino». **MARSALA PAGINA 6**

all'interno

Jesi Operai tutti riassunti, lieto fine all'ex Caterpillar

MARIO DI VITO **PAGINA 7**

Contratti Dopo quattro anni finalmente rinnovato il Tpl

MASSIMO FRANCHI **PAGINA 7**

Piombino Jindal annuncia l'addio all'acciaieria

RICCARDO CHIARI **PAGINA 7**

20512
010112
testi Italiane Sped. in a. p. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. (Imp/CRM/23/2103)
9 770025 515024





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 129 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 12 Maggio 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL GIORNO" - ELBOI, L. 33

Il calciomercato
Haaland ha aperto il valzer delle punte e ora Osimben può partire davvero
Pino Taormina a pag. 16



Il debutto
Abramovic al San Carlo «Il mio tributo alla Callas trova forza nel Vesuvio»
Donatella Longobardi a pag. 14



Il personaggio
Addio a Ginsborg lo storico che fu tra i leader dei Girotondi
Ugo Cundari a pag. 14



Draghi: Usa e Russia parlino

► Il presidente del Consiglio: «Mosca non è più Golia, bisogna riprendere il negoziato»
Acciaieria circondata, Zelensky: «Abbiamo riconquistato 1200 chilometri al confine»

La proposta Macron
L'EUROPA A PIÙ VELOCITÀ UNICA STRADA PER INCIDERE

Romano Prodi

Nonostante le sue distruzioni e le sue crudeltà, sembriamo ormai rassegnati a guardare alla guerra di Ucraina come ad un evento che dovrà durare ancora a lungo. La Russia contava sul crollo militare e sulla divisione politica dell'Ucraina. Eventi che non si sono avverati e che, fortunatamente, non appaiono probabili.

Continua a pag. 35

La missione italiana
ENERGIA E PACE LE RISPOSTE CHE BIDEN NON HA DATO

Mauro Canali

Non sarà certo ricordato come un incontro tra i più importanti degli ultimi anni quello dell'altoleroi tra Mario Draghi e Joe Biden a Washington. È durato solo un'ora ed è terminato senza nemmeno la consueta conferenza stampa congiunta. In realtà più che di un incontro si è trattato di un briefing concentrato su un paio di temi.

Continua a pag. 35

Il premier Draghi da Washington invita Usa e Russia al dialogo: «Mosca non è più Golia, bisogna riprendere il negoziato». Ma ribadisce il no a una pace imposta. Sul campo, intanto, continua l'assedio all'acciaieria Azovstal: un'operazione militare per cercare di liberare i combattenti asserragliati al suo interno sarebbe molto complessa e comporterebbe «perdite significative», dicono i vertici dell'esercito ucraino, mentre Zelensky annuncia: «Abbiamo ripreso oltre 1.200 chilometri di confine». Evangelisti, Gentili e servizi da pag. 2 a 9

L'intervista **Enzo Amendola**

«Il nostro governo guida il fronte che lavora per arrivare alla pace»

Generoso Picone a pag. 5



Il retroscena

Armi, pronto il terzo decreto a Kiev droni e i blindati Lince

Alberto Gentili a pag. 2



L'incursione

Siti italiani bloccati dagli hacker vicini al Cremlino

I siti di Senato, Difesa, Iss e Aci irraggiungibili, le pagine web di altre tre aziende prese di mira, violati anche account di politici. L'attacco all'Italia è stato lanciato dagli hacker del gruppo Killnet, un collettivo filorusso.

Mangani pag. 9

Oggi l'annuncio
Scattata la prima fotografia del buco nero della Via Lattea

Massimo Capaccioli

Un altro miracolo scientifico sta per compiersi. Oggi pomeriggio, alle 15 (ora italiana), alcune conferenze stampa convocate in simultanea nei più diversi angoli del pianeta da altrettanti team di specialisti (e fruibili anche in streaming, per chi fosse interessato) sveleranno al mondo un altro risultato ottenuto dall'ormai celebre Event Horizon Telescope.

Continua a pag. 35

La Procura al processo: tre poliziotti da condannare



«Borsellino, gigantesco depistaggio»

Gigi Di Fiore a pag. 13

Le interviste del Mattino **Mara Carfagna**

«Il Sud è strategico per sostituire il gas della Russia»

► Il ministro anticipa i temi del forum di Sorrento «Il Mezzogiorno ponte dell'Ue sul Mediterraneo»



Nando Santonastaso

Il ministro Carfagna sarà al forum di Sorrento e spiega: «Il Sud è strategico per sostituire il gas della Russia». A pag. 11

L'analisi

5Stelle in picchiata al Pd non basta più il tandem con Conte
Giovanni Diamanti

L'alleanza tra Pd e 5Stelle non è mai sbocciata del tutto. In particolare modo nei territori, dove è stato molto difficile riunire nella stessa coalizione i due partiti.

A pag. 10

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTMIN SANITÀ DEL 26/04/2019

Balli sul pianoforte, Siani regala 500 rose
Alle nozze del figlio di Merola il grande show «CantaNapoli»



Antonella Forni 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

NAZIONALE



Giovedì 12 Maggio 2022 • S. Rossa

IL GIORNALE DE

Commenta le notizie su **MESSAGERO.IT**

In edicola e sul web Più sani e belli su MoltoSalute i consigli utili per l'estate
Un inserto di 24 pagine



Ai supplementari è 4-2 Perisic da favola Coppa Italia all'Inter Juve infuriata
Nello Sport



L'addio dello Squalo Giro, Tour e Vuelta Nibali ora saluta «Ho dato tanto, a fine anno smetto»
Gugliotta e Mei nello Sport



Al lavoro per Kiev
La spinta al dialogo di Roma e Parigi

Romano Prodi

Nonostante le sue distruzioni e le sue crudeltà, sembriamo ormai rassegnati a guardare alla guerra di Ucraina come ad un evento che dovrà durare ancora a lungo.

La Russia contava sul crollo militare e sulla divisione politica dell'Ucraina. Eventi che non si sono avverati e che, fortunatamente, non appaiono probabili, anche per il solidale supporto ricevuto dagli Stati Uniti e dai paesi europei.

All'opposto, l'Ucraina sperava che il collasso economico e il fallimento militare, prodotti dall'improvvisa aggressione da parte della Russia, causassero un radicale mutamento delle strutture del potere russo. Ma, nonostante la pesante caduta dell'economia e le impreviste perdite di mezzi e di uomini dell'esercito invasore, nulla di tutto ciò è accaduto.

Nel frattempo è emersa sempre più complessa la ricerca, da parte europea, di un definitivo accordo sulle sanzioni nei confronti della Russia, alla quale continuano quindi ad arrivare le cospicue risorse necessarie per sostenere i costi di uno scontro militare che si presenta ampio nella portata e lungo nel tempo.

Da circa un mese è quasi scomparsa la pur debole attività diplomatica che, incapace di offrire soluzioni concrete per la fine del conflitto, sembrava almeno in grado di tenere in vita (...)

Continua a pag. 25

Draghi: Putin non è imbattibile

► Il premier a Washington: «La pace non può essere imposta all'Ucraina, ma si torni a trattare»
L'Italia a Biden: patto per stabilizzare la Libia. Hacker russi bloccano i siti di Senato e Difesa

Fognini combatte ma cede al giovane Jannik in tre set



Derby a Sinner

Il Foro Italo si accende: è già record di presenze

Sinner al Foro durante il match con Fognini (GETTY IMAGES) Martucci e Saccà nello Sport

ROMA «La Russia non è Golia, sforzo per il dialogo. No a una pace imposta» Il premier Draghi da Washington dopo l'incontro con Biden: «Tocherà a Zelensky definire cos'è la vittoria». La richiesta agli Usa: patto per stabilizzare la Libia. Attacco degli hacker russi, colpiti i siti del Senato e del ministero della Difesa. Rivendicazione di Killnet. Sotto tiro anche Germania e Polonia.
Amoruso, Evangelisti Gentili, Giansoldati Malfetano, Mangani e Rosana da pag. 2 a pag. 7

Il leader in pressing sulla Ue

Zelensky, stop al gasdotto per spingere sulle sanzioni



ROMA Pressing di Kiev sull'Europa dietro il blocco del gasdotto: la mossa per tagliare l'export di Mosca e accelerare il via libera a nuove sanzioni. Ma in Italia ferì flussi ancora abbondanti: 100 milioni di metri cubi sono stati stoccati.
Bessi a pag. 5

Scuola, nuovo contratto con 2 miliardi di aumenti

► La mossa del governo: in busta paga il 4% in più
Da martedì tavolo con i sindacati anche sulla Dad

Andrea Bassi

Scuola, nel nuovo contratto 2,1 miliardi per gli aumenti. Firmato l'atto di indirizzo dell'esecutivo per l'Arari: in busta paga quasi il 4% in più. Martedì primo incontro con i sindacati. Saranno regolati il lavoro agile e la Dad. La formazione obbligatoria per i docenti sarà conteggiata come orario di lavoro. Ma per il 30 maggio i sindacati hanno già proclamato uno sciopero contro il decreto sul reclutamento.
A pag. 9

La lettera

Quello che i romani (non) fanno per la Capitale



Clemente Mimun
Caro Direttore ho avuto molte occasioni per andare a vivere e lavorare all'estero, ma non ho mai pensato neppure per un istante (...)
Continua a pag. 25

CONTROCAMPO

Parla Zingaretti «Sedici miliardi per far ripartire la mia Regione»



ROMA «Termovalorizzatore e nuovo stadio: per la Capitale è la volta buona». Così Nicola Zingaretti a Controcampo su Messaggero tv. A pag. 11 e nelle cronache locali

CERCA QUESTO SIMBOLO NEL TUO NEGOZIO PEWEX PREFERITO E SCOPRI I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO SU TANTI PRODOTTI

Il Segno di LUCA

LA BILANCIA TROVA SOSTEGNO
La Luna nel tuo segno crea e mette a tua disposizione una vera e propria rete di alleanze, di collaborazioni e sostegni. Grazie al suo aiuto affronterai la giornata come trasportato da un possente destriero, che trasforma le intenzioni in azioni e facilita ogni tipo di iniziativa. Ti senti capace di affrontare qualsiasi cosa e questa disposizione di spirito attira le simpatie dell'universo, che ti rivela le carte degli altri giocatori.
MANTRA DEL GIORNO
Riducendo lo sforzo si ottiene di più.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'Interno

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



il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 12 maggio 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Giallo nel Reggiano: si cerca un uomo di 78 anni

**Scomparso da mesi,
un cadavere nel pozzo
La pista dell'omicidio**

Bonafini nel Fascicolo Regionale



Rimini: intervista alla Notaro

**Alpini e molestie
Gessica: «La folla
è un incubo»**

Oliva a pagina 10



Gli hacker russi attaccano l'Italia

In tilt i siti di Senato, ministero della Difesa e Istituto superiore della sanità. A colpire un collettivo legato ai militari di Putin Draghi da Biden: «Mosca non è Golia, bisogna parlare di pace». L'analista: «Il Cremlino punta all'Artico, vuole circondare l'Europa»

Servizi
da p. 3 a p. 7

Non bastano aiuti spot

**Subito un piano
per difenderci
dall'inflazione**

Davide Nitrosi

Per anni la Bce ha inseguito l'inflazione, sperando di portarla a un valore ideale che i banchieri centrali stimavano come «vicino ma inferiore al 2%». Per anni - nonostante imponenti iniezioni di denaro nei mercati e una politica monetaria estremamente accomodante - l'obiettivo non è stato centrato. Semplicemente perché le condizioni generali post crisi del 2008 non permettevano di ristabilire l'agognata normalità. Poi, in pochi mesi, riecco comparire l'inflazione. Cresciuta a dismisura, alimentata da una serie di fattori - fra cui i prezzi delle materie prime e dell'energia - e accelerata dalla guerra in Ucraina. Una raffica di eventi che ha preso in contropiede tutti.

Continua a pagina 2

SONDAGGIO NEL CONVITTO DI PRATO, IL 50% DEI RAGAZZI DICE NO



Adele Landolfi, a sinistra, e Viola Righini, entrambe 18enni

**La coppia gay
al ballo delle debuttanti
«Deluse dai compagni»**

Due studentesse del Convitto Cicognini di Prato vogliono fare coppia al ballo. La preside prima dice no, poi accetta, ma un sondaggio tra studenti bocchia l'innovazione. «Tra i nostri compagni non c'è tolleranza né solidarietà. Siamo deluse»
Bini a pagina 11

DALLE CITTÀ

Basket, turchi ko 80-67

**La Virtus trionfa
in Eurocup
Bursaspor
spazzato via**

Servizi nel QS

Bologna, aveva 64 anni

**Stefano Biondi,
addio al cronista
dal cuore rossoblù**

Brambilla in Cronaca

Bologna, caos alla Split Parade

**Collettivi in corteo
Lancio di uova
e vandalismi**

Tempera in Cronaca



Hong Kong, il 90enne Zen rilasciato su cauzione

**Schiaffo cinese al Papa
Arrestato il cardinale ribelle**

Panettiere a pagina 15



Dopo vent'anni scompare la rivoluzione Apple

**È finita anche l'era iPod
La musica? Al cellulare**

Massi a pagina 16

CD
CHRISTIAN DOMINICI
FINANCE SERVICING SOLUTIONS
www.christiandominici.it
Christian Dominici SpA a socio unico DAM MIRA. Capitale sociale euro 1200.000,00 i.v.
Via San Vittore 7 - 20133 Milano





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 12 MAGGIO 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVI - NUMERO 112, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

IL 4-2 DECISIVO AI SUPPLEMENTARI Coppa Italia, trionfa l'Inter Juve beffata da due rigori

BANCHERO / PAGINA 44



INTERNAZIONALI DI TENNIS A ROMA Sinner-Fognini, uno show E Jannik si impone al 3' set

L'ARTICOLO / PAGINA 45



EUROVISION, FAVORITI PER LA VITTORIA Mahmood-Blanco in coro: «Temiamo solo noi stessi»

SCIANDIVASCI / PAGINA 38



Domani il 4° volume GLI ARISTOGATTI

TENTATIVO UE DI RIAPRIRE IL DIALOGO. LAVROV: «NON VOGLIAMO UNA GUERRA IN EUROPA». MA SUL FRONTE UCRAINO È UN ALTRO GIORNO DI BATTAGLIE

La spinta per i negoziati

Zelensky: «Pronto a trattare, prima che sia tardi». Draghi: «La Russia non è più Golia». Biden non si fida

Mentre nel Sud dell'Ucraina prosegue il conflitto, crescono le voci a favore della ripresa dei negoziati di pace. Da Washington, Draghi ribadisce l'intenzione dell'Europa di favorire un tavolo tra le parti. «La Russia non è invincibile, non è più Golia», ha detto. Il presidente ucraino Zelensky apre: «Siamo pronti a condurre questi negoziati, prima che sia troppo tardi: ogni giorno proseguono i massacri». Il presidente americano Biden però non si fida di Putin e teme un'escalation del conflitto. SERVIZI / PAGINE 2-5

ROLLI



L'OFFENSIVA A MARIUPOLE

Riccardo Coletti

L'agonia di Azovstal: attacco con i tank, in fiamme le acciaierie

I carri armati russi sono entrati nelle acciaierie Azovstal, ultimo baluardo di Mariupol. Un'alta colonna di fumo si è levata dai cunicoli sotterranei in cui si è rifugiata la resistenza ucraina. L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL COMMENTO

CARLO COTTARELLI

RIFORME AL RIBASSO, MEGLIO PENSARE AL VOTO IN AUTUNNO

Il governo Draghi aveva due compiti principali, affrontare la campagna vaccinale e portare a casa un accordo con l'Europa sul Recovery Plan. Ha raggiunto entrambi gli obiettivi e bene. L'ARTICOLO / PAGINA 15

LA LIGURIA

Si ai conti Carige: miglior risultato degli ultimi 6 anni

Gilda Ferrari

In attesa della fusione con Bper il primo trimestre del 2022 di Banca Carige è positivo: le perdite sono scese a 8,7 milioni di euro dai 39,7 milioni dello stesso periodo del 2021. Il margine operativo lordo sale a 20,3 milioni. L'ad Francesco Guido, a nome del board, esprime soddisfazione per il miglior risultato operativo dal 2016. «I numeri commenta - esprimono la validità delle strategie impostate. L'ARTICOLO / PAGINA 16

SOS DAI LITORALI LIGURI: NON SI TROVANO ABBASTANZA ADDETTI ALLA SICUREZZA DEI BAGNANTI. PARLANO I LAVORATORI DEL SETTORE

IL RACCONTO

MARCO BUTICCHI

MITO E CADUTA DEL RE TUTTOFARE DELLA SPIAGGIA

La minore delle mie figlie aveva cinque anni e giocava con altri bimbi in spiaggia, proprio sotto al "trespolo" d'osservazione dove ero appena montato di guardia. Uno dei bambini chiese agli altri: «Tuo papà che lavoro fa?». Una bimba rispose «il medico», l'altro «L'avvocato». Quando toccò a mia figlia Beatrice gonfiò il petto d'orgoglio, mi indicò sul trespolo e sentenziò: «Il bagnino!». Gli altri ammutolirono prorompendo in un sospiro d'ammirazione. Il bagnino, non troppo tempo fa, era il re dell'arenile. Era quello che scopriva tutte le marchette dei piccoli bagnanti. Quando diceva «C'è bandiera rossa, non si fa il bagno», persino i pesci non si azzardavano a prendere il mare. L'ARTICOLO / PAGINA 12



La professione di bagnino ha perso un po' dell'antico fascino: in Liguria ne mancano 100

Servono 100 bagnini



TRENTALIA PROMETTE: MAI PIÙ UN CASO GENOVA PER I DISABILI A BORDO

E. ROSSI / PAGINA 11

Waterfront in Fiera il ministero blocca lo scavo dei canali

Francesco Margiocco

La costruzione del canale del Waterfront, il corso d'acqua che collegherà la Fiera di Genova al Porto antico, è ferma. L'ha bloccata il ministero della Transizione ecologica, con un decreto che chiede al Comune, responsabile del progetto, un'integrazione di documenti relativi al rischio di contaminazione delle terre e delle rocce di risulta dello scavo. L'ARTICOLO / PAGINA 23

Grandi Classici a Fumetti Disney

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO
I più uguali
MATTIA FELTRI
Un medico di base è stato condannato a Milano a risarcire con 830 mila euro una paziente a cui non aveva tempestivamente diagnosticato la sclerosi multipla. La malattia più diffusa è la diagnosi, disse quel portento di Karl Kraus, a significare l'incertezza come elemento costitutivo della medicina. Ma la storia è dolorosa, la paziente è una giovane donna e patisce oggi sofferenze che, con una diagnosi corretta, avrebbe patito vent'anni più tardi, e non voglio addentrarmi in un processo e in materie di cui nulla so. Mi ha però colpito il carattere innovativo della sentenza, rispetto a casi precedenti e simili, nei quali si parlava di «perdita di chance», mentre ora si parla di «danno certo». Un salto di qualità per cui il giudice è stato in grado di moltiplicare l'ammontare del danno e calcolarlo con la precisione della bilancia raffigurata alle sue spalle. Non so se il medico sia assicurato, e quanto eventualmente copra l'assicurazione, ma sono sempre incantato dal distacco, dall'inflessibilità, dall'intransigenza tabellare con cui i magistrati giudicano gli errori altrui, sapendo che i loro non saranno giudicati. Una volta credevo sacrosanta la responsabilità civile per i giudici e pm, oggi non ne sono più così convinto, ma ogni loro sciattezza, cantonata, colpa, trasandatezza, trascuratezza, che produce incarcerazioni e condanne di innocenti, a migliaia all'anno, nel 99,5 per cento dei casi saranno dichiarate dal Csm trascurabili e perdonate. E se ci sarà da risarcire qualche danno, ci penserà lo Stato. Sarebbe già qualcosa se certe sentenze venissero pronunciate con un po' di rossore e occhi bassi. —

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Aiuti di Stato
Il Mef non cambia
linea: per ora
niente proroga
della dichiarazione

Marco Mobili
— a pagina 40



Cassazione
Nelle verifiche
risultati accettati
se manca
la contestazione

Ambrosi e Torio
— a pag. 62



VALLEVERDE

FTSE MIB 23724,20 +2,84% | SPREAD BUND 10Y 193,00 -7,50 | BRENT DTD 107,73 +3,16% | ORO FIXING 1851,95 -0,29% | Indici & Numeri → p. 47-51

L'inflazione Usa resta minacciosa La Bce: da luglio la stretta sui tassi

Mercati

I prezzi frenano meno del previsto. La Fed potrà accelerare il rialzo dei tassi

Lagarde fissa il calendario: la data più probabile del primo aumento è il 21 luglio

L'inflazione Usa rallenta ad aprile all'8,3%, su base annua dopo l'8,5% raggiunto a marzo. Si tratta di un timido segnale, dopo sette mesi di aumenti incessanti, che l'aumento dei prezzi potrebbe essere al culmine. Borse europee in forte rialzo, con Milano che svetta (+2,8%) grazie anche a Unicredit. La presidente della Bce, Christine Lagarde, ha indicato i tempi per il rialzo dei tassi: la data più probabile è il 21 luglio.

Bufacechi, Simonetta, Sorrentino
— alle pagg. 2 e 3

L'ANALISI

NORMALITÀ MA CON CAUTELA

di Marco Onado — a pagina 2

Giustizia tributaria: giudici professionali scelti per concorso

Verso la riforma

Forse già oggi Ddl al Cdm
Giudizio monocratico
per le liti fino a 3mila euro

Un disegno di legge d'iniziativa governativa per concludere, entro il 31 dicembre, la riforma della giustizia tributaria. Cambia la giurisdizione, con l'arrivo del magistrato tributario "professionale" selezionato per concorso pubblico con prova scritta e orale, ma cambiano in parte anche le disposizioni in materia di processo.

Ivan Cimmarusti — a pag. 8

DDL CONCORRENZA

Spiagge,
per l'indennizzo
spunta la perizia
sul valore aziendale

Carmine Fotina — a pag. 19

2

GLI ANNI DELLA PROROGA
Per le concessioni balneari si va
verso un periodo transitorio di
due anni

Generali, per Nagel è l'ora della collaborazione: «M&A? Valutiamo tutto»

Bilanci e strategie

«Generali svolge un compito importante per Mediobanca. È un rischio decorrelato a quello bancario. Siamo molto soddisfatti di questa esposizione»

ne. Questo non vuol dire che non monitoriamo opportunità ma non ci sono colloqui in corso». Così l'ad di Mediobanca Alberto Nagel nel giorno dei conti dei nove mesi (tutte le tinte superiori alle attese) in crescita del 19%. Il mercato però punta al rischio balneare. Azimut, Banca Generali e Mediobanca.

Mangano — a pag. 33

LA DECISIONE DELLA CORTE D'APPELLO

Parmalat, torna a Roma la Centrale
del latte con dividendi per 65 milioni

Ivan Cimmarusti — a pag. 34



Bombe sull'acciaieria. L'impianto ucraino Azovstal subisce attacchi russi dal cielo, ma anche con l'artiglieria e con i carri armati

L'INVASIONE RUSSA

Draghi: «Cercare la pace voluta dall'Ucraina, non imposta da altri»

Marco Valsania — a pag. 13

#NoEscalation MAI PIÙ L'ORRORE DELLA BOMBA ATOMICA

di Fabio Tamburini
— a pagina 4



Settantasette anni fa. Hiroshima distrutta dall'atomica

PANORAMA

CYBERSICUREZZA

Attacco di hacker russi ai siti italiani di Senato e Difesa

Un attacco hacker in larga scala ha colpito ieri diversi siti istituzionali italiani, bloccandone o rallentandone l'accesso. Tra questi figurano quelli di Senato, Difesa e Istituto superiore di sanità. L'attacco è stato rivendicato dal gruppo filorusso Killnet su Telegram.



IL LAVORO

Agricoltura e turismo senza stagionali

Cappellini, Pogliotti, Tucci
— a pag. 10

VENETO E INDUSTRIA

Caldaje a idrogeno, filiera per salvare 7mila posti

Creare la filiera veneta delle caldaie a idrogeno facendo leva sull'esperienza dell'industria del riscaldamento, salvando 7mila posti. È il piano annunciato da Confindustria Vicenza.

DA OGGI IN EDICOLA



Impresa e futuro Il coraggio di creare la nuova leadership

— a 12,90 euro oltre il quotidiano

Rapporti

Trasporti e logistica

La sfida: più merci
su treno e nave

Marco Morino — a pag. 22

Nova 24

Criptovalute

Ethereum e bitcoin
sostenibili e verdi

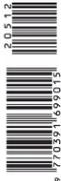
Pierangelo Soldavini — a pag. 30

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

MECALUX

I magazzini automatici che
incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 12 maggio 2022
Anno LXXVIII - Numero 129 - € 1,20
Santi Nèro e Achilleo

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

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

ITALIA SOTTO SCACCO

Attacco hacker dei russi

In tilt i siti istituzionali di Difesa, Senato e Iss. Alzato il livello di allerta

L'azione rivendicata dal collettivo Killnet molto vicino al Cremlino

Intanto Draghi da Biden lavora per la pace e annuncia l'informativa in Parlamento

Degrado
La peste suina non si ferma
Continua l'allarme. Ma nessuno si cura di svuotare i cassonetti
Zanchi a pagina 23

Centro Storico
Vecchie trattorie e botteghe addio
Sono sempre meno ma abbondano street food e market
Verucci a pagina 24

Scuola
Istituti aperti il pomeriggio
Durante l'estate nelle borgate saranno «agenzie educative»
Conti a pagina 26

Calcio
Dai Friedkin Opa sulla Roma
I texani acquistano quote dai piccoli soci. Il club esce dalla Borsa

Austini a pagina 16

Il Tempo di Osho

Tutti a caccia del Superenalotto Un record che vale 203 milioni



"Te che ce faresti
co tutti sti sordi?"

"Io ce darei l' anticipo per
il termovalorizzatore"

Mariani a pagina 8

Nella Capitale la 'ndrangheta cercava bar e osterie vicino al Vaticano «Volevano anche i supermercati»

Ha lavorato per Di Maio e Conte
La società amica dei grillini fa man bassa degli appalti

Martini a pagina 7

... Volevano mettere le mani anche sui supermercati della Capitale. Gli 'ndranghetisti arrestati due giorni fa avrebbero tentato di gestire la catena «Elite», oltre a bar, osterie, pub e ristoranti a due passi dal Vaticano, nel quartiere Borgo Pio. «I lavori di ristrutturazione li stava eseguendo un mio amico, potremmo espanderci pure nella provincia di Roma».

Parboni a pagina 23

... Gli hacker russi attaccano l'Italia. Ieri sono andati in tilt i siti istituzionali di Difesa, Senato e Istituto Superiore di Sanità, oltre a quello dell'AcI e molti altri. L'azione è stata rivendicata dal collettivo russo Killnet molto vicino al Cremlino che in passato aveva già colpito gli ospedali britannici. Intanto Draghi a Washington ha incontrato Biden chiedendogli di cercare negoziati credibili e per questo ha ricevuto il plauso di tutti i partiti italiani. Inoltre il premier ha annunciato che giovedì prossimo terrà un'informativa in Parlamento.

Barbieri, De Leo e Frasca alle pagine 2 e 3

E i prezzi continuano a salire
Arriva meno gas dalla Russia
Primo allarme per la Ue

Zannoni a pagina 4

Accolti i ricorsi dei concessionari
Il Tar bocchia la Bolkestein
Balneari italiani in rivolta

Buzzelli a pagina 5

In finale doppietta di Perisic
All'Olimpico Juve ko
ai supplementari: 4-2
L'Inter alza la Coppa



Pieretti a pagina 17

COMMENTI

- **MAZZONI**
La Sinistra si compatta solo quando dice no
- **PARAGONE**
Altro che stagionali. Leviamo il Reddito a chi non lo merita
- **GIACOBINO**
Guerra dei compensi all'interno di Atlantia
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

Leggio: l'Europa e la Russia non andranno più insieme sulla luna. La notizia in sé ha un valore in quanto i piani spaziali delle rispettive nazioni non hanno più trovato punti d'incontro. Mi piacerebbe sapere perché, quali sono i motivi del dissenso e su quali tematiche non si sono trovati d'accordo. È un altro mito che si sfalda. Ero assolutamente convinto che chi si occupava di spazio, al di là della nazionalità, fosse d'accordo con gli altri. E invece no, anche in questo caso le cose non stanno così.





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 31

Le armi per difendere la democrazia Ue sono di Usa e Gran Bretagna, mentre l'Europa fa retorica pacifista
Tino Oldani a pag. 5

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



COLPO GROSSO
Nelle città metropolitane l'indennità del sindaco raddoppia e arriva a 13.800 euro al mese (più 6.781 euro)
Barbero a pag. 23

Processo tributario, si cambia

Oggi in Consiglio dei ministri la legge delega per la riforma: giudice tributario equiparato a quello ordinario, rito monocratico per cause fino a 3 mila euro e ok alla prova testimoniale

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 ONLINE **Contenzioso - Lo schema di ddl sulla riforma della giustizia tributaria**

Lavoro - Infortunio e condanna ex "231" alla società, la sentenza della Corte di cassazione

Commercialisti - Il decreto che regola l'esame di abilitazione per la sessione 2022

Giudice tributario monocratico per cause fino a 3 mila euro, principi di diritto tributario emanati dalla Corte di cassazione, prova testimoniale e nuovo status del giudice tributario equiparato al giudice ordinario: sarà professionale e entrerà nella magistratura tributaria per concorso. Fine carriera per lui come per le altre magistrature a 70 anni. Sono questi i principi della legge delega in approvazione in consiglio dei ministri oggi pomeriggio.
Bartelli a pag. 27

Sapelli: le sanzioni incattiviscono Putin con dure conseguenze per Ue e Occidente



«Le sanzioni economiche spingeranno la Russia ad accrescere la propria aggressività imperialista. Con pesanti ripercussioni sull'Europa e l'Occidente». Così Giulio Sapelli storico dell'economia, consigliere della Fondazione Eni Enrico Mattei, autore di numerosi saggi. Il colloquio Draghi-Biden? «Temo che l'Italia uscirà ancora più appiattita sulla linea Usa, che è stata criticata tra l'altro da una parte dello stesso establishment americano. Avremmo invece dovuto rispolverare il ruolo diplomatico che l'Italia, vassallo dei grandi nella storia, è riuscita a svolgere in passato. Puntando a fare squadra con Francia e Germania».
Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO
Un operario emiliano di 46 anni ha fatto uno scherzo ad un amico abbandonandolo a suo insaputa e a sue spese a Disney 213, la rivista di Paparino. Quando l'amico si sente schiacciato dalla De Agostini l'arretroito dell'abbonamento, presenta una denuncia contro ignoti. La polizia, rimbalzando all'cellulare dal quale era stato fatto l'ordine, lo scopre. L'operario allora offre mille euro di risarcimento all'amico ma non c'è nulla da fare. Viene processato per sostituzione di persona e condannato a tre mesi. Per far fronte alle spese l'operario chiede il gratuito patrocinio. Ma in Gulf scopre che con tre lavoratori precari non ne ha diritto. Da qui un altro processo per aver falsificato l'autocertificazione. Passaggio 10 mesi di condanna con la condizionale. Finito? Mai! La Corte d'Appello di Brescia, scoprendo che la condizionale non gli può essere concessa a causa della condanna a tre mesi, impugna la sentenza davanti alla Cassazione che lo dà ragione. L'impianto torna davanti al Gip e viene condannato sempre a 10 mesi ma senza la condizionale. La vertenza è durata 9 anni. Insomma, la situazione è tragica ma non seria. Per il povero operario è chiaro.

PER IL SI AL REFERENDUM
Nascono i Comitati tra FI, Azione e Italia Viva
Valentini a pag. 10

Un Paese migliore:
**più inclusivo, più connesso,
più competitivo.**

L'Italia s'è desta

L'Italia è fatta di persone straordinarie, capaci di trasformare un evento epocale in un'occasione di rinascita. BANCO BPM è al fianco di chi contribuisce al rilancio del Sistema Italia, grazie ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

#NEXTGENERATIONITALIA

BANCO BPM
insieme facciamo cose straordinarie

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



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 12 maggio 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Romano (Pd): «Giorgetti chiarisca»

Jindal prepara l'addio alle acciaierie Piombino, 1.600 a rischio

Papi a pagina 21



Schiacciati in Toscana e Liguria

Il muratore e l'agricoltore morti sul lavoro

Servizio nel Fascicolo Regionale



Gli hacker russi attaccano l'Italia

In tilt i siti di Senato, ministero della Difesa e Istituto superiore della sanità. A colpire un collettivo legato ai militari di Putin Draghi da Biden: «Mosca non è Golia, bisogna parlare di pace». L'analista: «Il Cremlino punta all'Artico, vuole circondare l'Europa»

Servizi da p. 3 a p. 7

Non bastano aiuti spot

Subito un piano per difenderci dall'inflazione

Davide Nitrosi

Per anni la Bce ha inseguito l'inflazione, sperando di portarla a un valore ideale che i banchieri centrali stimavano come «vicino ma inferiore al 2%». Per anni - nonostante imponenti iniezioni di denaro nei mercati e una politica monetaria estremamente accomodante - l'obiettivo non è stato centrato. Semplicemente perché le condizioni generali post crisi del 2008 non permettevano di ristabilire l'agognata normalità. Poi, in pochi mesi, riecco comparire l'inflazione. Cresciuta a dismisura, alimentata da una serie di fattori - fra cui i prezzi delle materie prime e dell'energia - e accelerata dalla guerra in Ucraina. Una raffica di eventi che ha preso in contropiede tutti.

Continua a pagina 2

SONDAGGIO NEL CONVITTO DI PRATO, IL 50% DEI RAGAZZI DICE NO



Adele Landolfi, a sinistra, e Viola Righini, entrambe 18enni

La coppia gay al ballo delle debuttanti «Deluse dai compagni»

Due studentesse del Convitto Cicognini di Prato vogliono fare coppia al ballo. La preside prima dice no, poi accetta, ma un sondaggio tra studenti bocchia l'innovazione. «Tra i nostri compagni non c'è tolleranza né solidarietà. Siamo deluse».

Bini a pagina 11

DALLE CITTA'

Firenze

Relazione con la liceale di sedici anni Prof a processo

Brognioni nel Regionale e in Cronaca

Firenze

Nuova pista a Peretola «Ora il masterplan»

Servizi in Regionale e in Cronaca

Firenze

Vlahovic e il Covid Lo salva il 'Var della procura'

Servizio nel Qs



Hong Kong, il 90enne Zen rilasciato su cauzione

Schiaffo cinese al Papa Arrestato il cardinale ribelle

Panettiere a pagina 15



Dopo vent'anni scompare la rivoluzione Apple

È finita anche l'era iPod La musica? Al cellulare

Massi a pagina 16

CHRISTIAN DOMINICI

FINANCE SERVICING SOLUTIONS

www.christiandominici.it

Christian Dominici SpA a socio unico DAM M&A. Capitale sociale euro 1.200.000,00i. Via San Vittore 7 - 20133 Milano

la Repubblica



Firma per il 5x1000 a Medici Senza Frontiere.
Codice fiscale 970 961 80814
maf.it/5x1000



Firma per il 5x1000 a Medici Senza Frontiere.
Codice fiscale 970 961 80814
maf.it/5x1000

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 111

Giovedì 12 maggio 2022

Oggi con *I Piaceri del Gusto*

In Italia € 2,20

Il tank
Un militare ucraino rimuove un tank russo con la gru nei dintorni di Kiev

DAVID CUTTNER/EP/REUTERS



La via diplomatica

Draghi cerca l'appoggio di Biden sulla linea europea: negoziare la tregua con Mosca. Pelosi: Roma partner per la pace. La carta Macron: dialogo con Xi per portare Putin a trattare. Orbán blocca le sanzioni per impedire l'embargo del gas

Un gruppo di hacker russi rivendica l'attacco a siti istituzionali italiani

Il commento

La mediazione possibile

di **Andrea Bonanni**

Draghi a Washington per riportare il presidente Biden in una logica diplomatica sulla crisi Ucraina. Macron e Scholz al telefono con il cinese Xi Jinping. **• a pagina 30**

Il racconto

Bono, Mariupol e Victor Hugo

di **Bernard-Henri Lévy**

Bono ha lasciato l'underground da tanto tempo. Ed eccolo che ci ritorna, ma a Kiev, dove improvvisa un concerto a sorpresa con The Edge. **• a pagina 31**

La politica

Armi, Conte non desiste "Il voto in aula è doveroso"

di **Lorenzo De Cicco** • a pagina 8

Nardella ai 5S: basta veti o niente alleanze con il Pd

di **Giovanna Vitale** • a pagina 9

dal nostro inviato **Paolo Mastrolilli**

WASHINGTON - Lunedì scorso, poco prima che Draghi partisse, Biden aveva detto: «Mi preoccupa che Putin non abbia una via d'uscita».

• a pagina 3

I servizi • da pagina 2 a pagina 13

Pietro Del Soldà
il nuovo libro

Pietro Del Soldà
La vita fuori di sé
Una biografia dell'ammirante

Marsilio

Il calcio



La Coppa Italia è nerazzurra Juve senza titoli

di **Condò, Gamba e Vanni**
• alle pagine 42 e 43

L'economia

Allarme inflazione Tra due mesi la Bce alzerà i tassi

di **Francesco Guerrera**

È venuto il momento di chiudere il bar. Dopo miliardi di cocktail fatti con un bel po' di stimolo, una shakerata di denaro a basso prezzo e una spruzzatina di tassi bassi. **• a pagina 30**
Mastrobuoni • a pagina 26

La storia

Il pm anti Narcos del Paraguay ucciso dopo le nozze

di **Daniele Mastrogiacomò**



Marcelo Pecci e Claudia Aguilera

• alle pagine 14 e 15

La cultura

Umberto Eco inedito "Imparate l'arte e salverete il mondo"

di **Umberto Eco**

Qualcuno potrebbe chiedersi: «Ma oggi i problemi fondamentali di una società globale non sono forse il terrorismo, le guerre che insanguinano molte parti del mondo, i problemi economici?». **• alle pagine 34 e 35**

In edicola

Domani sul Venerdì Ezio Mauro intervista Aleksievic



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - 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 **Alberto Angela**
- Genio € 13,10

NZ



IL FESTIVAL PAUSINI: LAMUSICA CIDA SPERANZA LUCA DONDONI

«La bellezza è pace». Laura Pausini, conduttrice di Eurovision, parla con La Stampa: «Sentire canzoni in lingue diverse dà speranza». SCIANDIVASCI E ZONCA - PAGINE 30-31



Coppa Italia Trionfo Inter la Juve cade ai supplementari

RARILLÀ, DESANTIS, GARANZINI, ODDENINO - PAGINE 34-35



LA STAMPA

GIOVEDÌ 12 MAGGIO 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,20 € (1,70 € QUOTIDIANO - 0,50 € PIACERI DEL GUSTO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) II ANNO 156 II N. 129 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-T0 II www.lastampa.it GNN

WASHINGTON RIBADISCE IL LEGAME CON L'ITALIA: "ALLEATO FORTE E AFFIDABILE". PELOSI: "SOSTEGNO A KIEV"

Draghi agli Usa: un tavolo per la pace

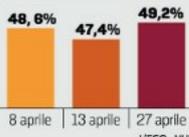
"La Russia non è più Golia, lavoriamo al cessate il fuoco". Ma la Casa Bianca teme l'escalation

IL SONDAGGIO

Su la fiducia nel premier ma per l'italiano su 4 siamo succubi di Biden

ALESSANDRA GHISLERI

LA CURVA DEL CONSENSO



IL COMMENTO

COALIZIONE FRAGILE È MEGLIO ANDARE AL VOTO ANTICIPATO

CARLO COTTARELLI

A meno di un cambio di passo da parte dei partiti che dovrebbero sostenere in pieno il governo Draghi, ma che invece sembrano più interessati a posizionarsi per le prossime elezioni, credo ci siano vari motivi per considerare di anticipare le elezioni politiche a inizio autunno. Primo motivo: il governo aveva due compiti principali, ossia affrontare la campagna vaccinale e portare a casa un accordo con l'Europa sul Recovery Plan. Ha raggiunto entrambi gli obiettivi e bene. A quel punto Mario Draghi avrebbe potuto diventare presidente della Repubblica, ma ciò non è avvenuto. All'epoca sostenni anch'io che sarebbe stato auspicabile che l'esecutivo andasse avanti fino alla primavera del 2023 data la necessità di procedere con importanti riforme. - PAGINA 13

I TANK ATTACCANO L'ACCIAIERIA DI MARIUPOLE. LE MOGLI DEI SOLDATI UCRAINI RICEVUTE DAL PAPA

Azovstal in fiamme

FRANCESCA SFORZA



"Mosca vuole distruggere la nostra idea del mondo"

FRANCESCA MANNOCCI

Serhij Zhadan è un poeta e romanziere ucraino. Forse è il più noto artista del Paese. - PAGINA 8

Il grano bloccato nei porti così lo Zar affama il pianeta

DOMENICO QUIRICO

Accade sempre così. La cosiddetta situazione mondiale è materia infiammabile. - PAGINA 27

L'ANALISI

LO STORYTELLING DIZELENSKY E VLAD

GABRIELE ROMAGNOLI

È anche, come spesso, una guerra di propaganda. Quella russa da una parte, quella in nome dell'Ucraina dall'altra. Si contrappongono parole e immagini. - PAGINA 27

I CASI

Attacco hacker russo ai siti di Difesa e Senato

Jacopo Iacoboni

L'Ue: stop al gas di Putin un piano da 195 miliardi

Marco Bresolin

LE IDEE

IL "DEGRADO MORALE" DI NOI OCCIDENTALI

VITO MANCUSO

Nel discorso per la solenne parata sulla Piazza Rossa di Mosca di qualche giorno fa Putin ha qualificato la condizione dell'Occidente «degrado morale». - PAGINA 28

LA STORIA

Gli scontri in Palestina "Shireen, cronista uccisa dagli israeliani"

FRANCESCA PACI GIORDANO STABILE



Rakka, dicono i palestinesi. Shireen Aru Alkheh era una giornalista rakka, stabile, una parola spigolosa che tiene dentro la forza tranquilla della narratrice più popolare e il bisogno di un popolo di essere narrato. Per 25 anni, guerra dopo guerra, Shireen è stato il volto e la voce di una terra rivendicata come un simbolo da mezzo mondo. - PAGINE 18-19

IL RACCONTO

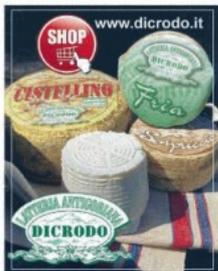
Quel femmicida libero di massacrare un'altra donna

LAURA BERLINGHIERI ANNAMARIA BERNARDINI DE PACE



Un certo Stefano, ora di 50 anni, 23 anni fa aveva ucciso la compagna; è stato condannato a 12 anni di carcere, per uscirne dopo 6. Appena fuori si è preso altri due anni di reclusione per minacce e stalking a una psicologa. Martedì Stefano ha picchiato e accoltellato la convivente dopo una lite furiosa. - PAGINE 15-27

Domani il 4° volume GLI ARISTOGATTI Grandi Classici a Fumetti Disney



BUONGIORNO

Un medico di base è stato condannato a Milano a risarcire con 830 mila euro una paziente a cui non aveva tempestivamente diagnosticato la sclerosi multipla. La malattia più diffusa è la diagnosi, disse quel portento di Karl Kraus, a significare l'incertezza come elemento costitutivo della medicina. Ma la storia è dolorosa, la paziente è una giovane donna e patisce oggi sofferenze che, con una diagnosi corretta, avrebbe patito vent'anni più tardi, e non voglio addentrarmi in un processo e in materie di cui nulla so. Mi ha però colpito il carattere innovativo della sentenza, rispetto a casi precedenti e simili, nei quali si parlava di «perdita di chance», mentre ora si parla di «danno certo». Un salto di qualità per cui il giudice è stato in grado di moltiplicare l'ammontare del danno e calcolarlo con la precisione

I più uguali

MATTIA FELTRI

della bilancia raffigurata alle sue spalle. Non so se il medico sia assicurato, e quanto eventualmente copra l'assicurazione, ma sono sempre incantato dal distacco, dall'inflessibilità, dall'intransigenza tabellare con cui i magistrati giudicano gli errori altrui, sapendo che i loro non saranno giudicati. Una volta credevo sacrosanta la responsabilità civile per giudici e pm, oggi non ne sono più così convinto, ma ogni loro sciattezza, cantonata, colpa, trascuratezza, trascuratezza, che produce incarcerazioni e condanne di innocenti, a migliaia all'anno, nel 99,8 per cento dei casi saranno dichiarate dal Csm trascurabili e perdonate. E se ci sarà da risarcire qualche danno, ci penserà lo Stato. Sarebbe già qualcosa se certe sentenze venissero pronunciate con un po' di rossore e occhi bassi.



ISCC FINTECH
www.isccfintech.it

Integrated System Credit Consulting

Il governo conferma il golden power su Bio-on, l'unicorno fallito di Piazza Affari

Per i suoi brevetti la società delle bioplastiche è ritenuta tuttora un asset strategico e di interesse nazionale
Dal Maso a pagina 10

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Tod's corre oltre le attese, giro d'affari a quota 220 milioni

La Cina penalizza Roger Vivier, ma Hogan e Fay crescono double-digit

Camurati in MF Fashion

Anno XXXIV n. 92

Giovedì 12 Maggio 2022

€2,00 *Classificatori*



ISCC FINTECH
www.isccfintech.it

Integrated System Credit Consulting

FTSE MIB +2,84% 23.724 DOW JONES -0,17% 32.106 NASDAQ -2,15% 11.486 DAX +2,17% 13.829 SPREAD 190 (-10) €/€ 1,0553

IL PREMIER NON PREVEDE LA RECESSIONE E MILANO SALE

La Borsa crede a Draghi

L'ex **banchiere** centrale: situazione **difficile** ma il pil non andrà sotto **zero** nel 2022
Piazza Affari **migliore** d'Europa (+3%). Aumenta il **rischio** ma lo spread scende a 190
Tassa sugli extra-profitti, è caos **coperture**. Ora parte la caccia del **Mef** a 9 miliardi

UNICREDIT BALZA DEL 10%, AVVIATE LE TRATTATIVE PER USCIRE DALLA RUSSIA

Dal Maso, Gualtieri, Pira e Zoppo alle pagine 2, 3, 4 e 8



RIVELAZIONI MF/1

Dea Capital sale a bordo di NavMont conferendo sei navi per 108 milioni di \$

Deugeni a pagina 10

MEDIOBANCA

Boom di utili nel trimestre Del Vecchio è al bivio

Gualtieri a pagina 8

RIVELAZIONI MF/2

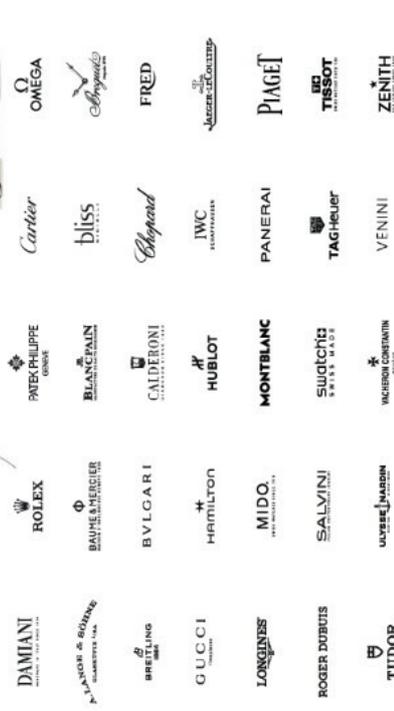
Dopo la quota in Bf Cdp apre il dossier per la cessione del 28% di Inalca

Follis a pagina 12



ROCCA

THE BEST LUXURY EXPERIENCE



Rocca distribuisce e propone nelle sue Boutique i più prestigiosi brand internazionali nel rispetto delle concessioni concordate

www.rocca1794.com



Salvamare, approvata definitivamente la legge

Oggi è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo. Così Marevivo insieme ad Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda saluta l' approvazione definitiva della legge Salvamare. Il disegno di legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare", approvato dal Senato dopo le modifiche apportate alla Camera, consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare (per evitare di incorrere nel reato di trasporto illecito di rifiuti). La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro.



Salvamare, approvata definitivamente la legge

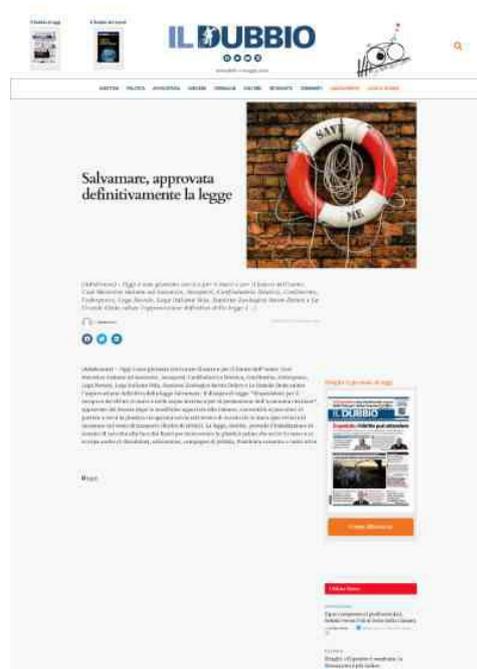
(Adnkronos) - Oggi è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo. Così Marevivo insieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda saluta l' approvazione definitiva della legge Salvamare. Il disegno di legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare", approvato dal Senato dopo le modifiche apportate alla Camera, consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare (per evitare di incorrere nel reato di trasporto illecito di rifiuti). La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro.



Salvamare, approvata definitivamente la legge

(Adnkronos) - Oggi è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo. Così Marevivo insieme ad Assonave, Assoport, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda saluta l' approvazione definitiva della legge [...]

(Adnkronos) - Oggi è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo. Così Marevivo insieme ad Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda saluta l' approvazione definitiva della legge Salvamare. Il disegno di legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare", approvato dal Senato dopo le modifiche apportate alla Camera, consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare (per evitare di incorrere nel reato di trasporto illecito di rifiuti). La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro.



APPROVATA LA LEGGE SALVAMARE-MAREVIVO: VITTORIA STORICA PER IL NOSTRO MARE IL NOSTRO PAESE, I NOSTRI CITTADINI!

FEDERAZIONE DEL MARE: ORGOGLIOSI DI AVER CONTRIBUITO A QUESTO IMPORTANTE RISULTATO

Roma - Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l' approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org. Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare ('Legge Salvamare')" in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. 'È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi'. 'La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare'.



Approvata la legge Salvamare, Rosalba Giugni e Mario Mattioli esultano: Una vittoria storica

Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l' approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org . Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare ('Legge Salvamare')" in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. "È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi". "La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare".



Salvamare, approvata definitivamente la legge

(Adnkronos) - Oggi è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo. Così Marevivo insieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda saluta l' approvazione definitiva della legge Salvamare. Il disegno di legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare", approvato dal Senato dopo le modifiche apportate alla Camera, consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare (per evitare di incorrere nel reato di trasporto illecito di rifiuti). La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. I più letti di Adnkronos.



Marevivo e Federazione del Mare, l' approvazione della Legge Salvamare è una vittoria storica

Consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare. Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul pianeta. Lo hanno evidenziato Marevivo e Federazione del Mare, assieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda, commentando l' odierna approvazione definitiva da parte del Senato della cosiddetta Legge Salvamare ed evidenziando che «finalmente, dopo la pubblicazione nella "Gazzetta Ufficiale", il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione Europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro». «È - ha sottolineato Rosalba Giugni, presidente di Marevivo - una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini. Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi». «La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - ha affermato il presidente della Federazione del Mare, Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare».



Informatore Navale

Primo Piano

"APPROVATA LA LEGGE SALVAMARE" Il Senato approva il Disegno di Legge

MAREVIVO : VITTORIA STORICA PER IL NOSTRO MARE IL NOSTRO PAESE, I NOSTRI CITTADINI! FEDERAZIONE DEL MARE: ORGOGLIOSI DI AVER CONTRIBUITO A QUESTO IMPORTANTE RISULTATO Roma, 11 maggio 2022 - Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l' approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org. Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare ('Legge Salvamare')" in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. " È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni , Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi ". " La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare ".



Le AdSP come comunità energetiche

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



La Salvamare è legge: i pescatori possono portare a riva la plastica recuperata nelle reti

La norma voluta dall' ex ministro dell' Ambiente M5s Sergio Costa è passata in via definitiva al Senato ed è stata accolta con grande entusiasmo dalle associazioni

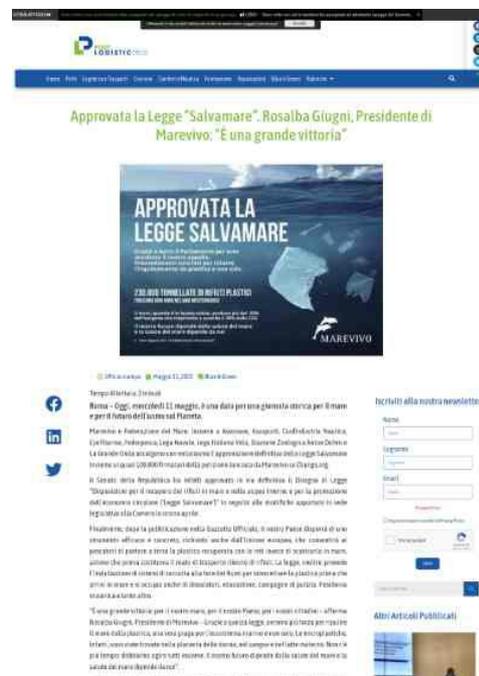
La Salvamare è legge . L' Aula al Senato ha approvato con 198 voti favorevoli, nessun contrario e 17 astenuti, il ddl che detta disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare. Presentata nel 2018 dall' allora ministro dell' Ambiente, Sergio Costa (M5s), la legge permette ai pescatori che recuperano plastica in mare con le reti di portarla in porto , dove le autorità portuali devono riceverla in apposite isole ecologiche e avviarla al riciclo. Fino ad oggi, i pescatori erano costretti a ributtare in mare la plastica pescata, per non essere denunciati penalmente per trasporto illegale di rifiuti. La norma vale anche per i laghi e i fiumi. Inquinamento Quanta plastica galleggia nel Mediterraneo? Più di 3mila tonnellate di Anna Lisa Bonfranceschi 07 Ottobre 2021 "Sono felicissimo, emozionato e commosso", ha commentato stamani l' ex ministro Costa su Facebook. "La perseveranza, la testardaggine, la voglia, la passione, con un pizzico di pazzia parlamentare, hanno trasformato un' idea in una legge che fa bene al mare e all' Italia". Costa ha anche spiegato le altre innovazioni della nuova legge: "Da oggi saranno possibili campagne di sensibilizzazione, di informazione, di partecipazione organizzate da cittadini volenterosi con l' aiuto dello Stato. Da oggi l' Educazione Ambientale entra prepotentemente in tutte le scuole italiane. Prima era possibile, ma non obbligatorio. Da adesso sì. Inoltre, tutte le scuole dovranno fare raccolta differenziata, con l' aiuto degli studenti". Inoltre, "da oggi tutte le problematiche collegate alla desalinizzazione e la gestione delle relative salamoie saranno regolamentate in sede preventiva a determinate condizioni di sicurezza e sottoposte a Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale". Grande l' entusiasmo delle associazioni Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda e dei quasi 100 mila firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org. "Finalmente - dicono le associazioni - dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, posidonia oceanica e tanto altro". "È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini. Grazie a questa legge - afferma Rosalba Giugni , presidente di Marevivo - avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per



l'ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c'è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi". Sostenibilità I pescatori in prima linea per raccogliere la plastica di alessio Nisi 28 Marzo 2022 "La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l'iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell'economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell'economia circolare".

Approvata la Legge "Salvamare". Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo: "È una grande vittoria"

Roma - Oggi, mercoledì 11 maggio, è una data per una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme a Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l' approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org. Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare ("Legge Salvamare)") in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. 'È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi'. 'La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare'.



Federazione del Mare: approvata la Legge Salvamare

Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l' approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org. Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare ('Legge Salvamare')" in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. "È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi". "La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare".



Rinasce la stazione marittima al porto di Palermo

Costo complessivo della struttura 40 milioni di euro Palermo, È stato inaugurato il Palermo Cruise Terminal , realizzato sullo scheletro dell' antica stazione marittima, datata 1950 e firmata dall' architetto Salvatore Caronia Roberti . È il risultato di una completa rifunzionalizzazione che ne ha mantenuto sostanzialmente invariato l' aspetto esteriore ma è radicalmente intervenuta sulla riconfigurazione degli spazi interni, in termini di consistenza, di funzioni, d' architettura, di collegamenti. Alla cerimonia, erano presenti Pasqualino Monti , presidente dell' Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Nello Musumeci , presidente della Regione siciliana, Leoluca Orlando , sindaco di Palermo, **Rodolfo Giampieri** , presidente di **Assoporti**, Francesca Isgrò , presidente West Sicily Gate, Giovanni Onorato , chief executive officer di MSC Crociere, Mario Zanetti , direttore generale di Costa Crociere. In collegamento, Enrico Giovannini , ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, mentre Mara Carfagna , ministro per il Sud e la Coesione, ha inviato un video messaggio. 'Ci siamo impegnati per restituire al porto un' anima nuova, legata al cuore antico della città, alla sua storia, alla sua cultura', ha spiegato Monti. 'È motivo d' orgoglio per me riconsegnare alla città il suo cruise terminal, indispensabile per cogliere le tante sollecitazioni che giungono dall' esterno e per rispondere in modo nuovo alle attuali esigenze del mercato. L' intervento è servito a incrementare lo sviluppo e l' utilizzo della struttura che riveste un ruolo strategico per la mobilità, il turismo, l' economia della realtà urbana e siciliana. Di più: essa rappresenta la prima interfaccia tra la città di Palermo e il turismo crocieristico'. Palermo Cruise Terminal Nel 2017 la nuova governance, presieduta da Pasqualino Monti, aveva ereditato una stazione marittima in stato di abbandono: una struttura fatiscente, sequestrata, su una banchina a sua volta sequestrata nel 2015 dalla Procura di Palermo per problemi di stabilità, e con un contenzioso in atto con la ditta che stava eseguendo i lavori. Da questa condizione di partenza ha avuto inizio una mastodontica, e complessa, riqualificazione, realizzata in mezzo a mille difficoltà, non ultime quelle conseguenti alla pandemia. Risolto il contenzioso e riaperto il cantiere a fine 2018, è stata messa in sicurezza e dissequestrata la banchina ed è stato ricostruito totalmente il terminal. Il primo progetto di ristrutturazione dell' intero edificio risale al 2009 ma successivamente è stato adeguato per sopravvenute esigenze normative e impiantistiche, e anche reso più ampio e funzionale. L' interno è stato totalmente demolito e ricostruito. Il progetto si inserisce nel più ampio ridisegno del waterfront, in un auspicabile e sempre più moderno e maturo rapporto tra la città e il suo porto, capace di rendere il cruise terminal, non solo più efficiente ma vivibile e piacevole anche per i cittadini. Chiaro l' obiettivo: elevare la funzionalità del cruise terminal a un livello di standard contemporaneo,



Sea Reporter

Primo Piano

tramite la ridefinizione degli spazi, l'implementazione e la riorganizzazione delle strutture e dei servizi (accettazione, attesa, controllo e tecnologia), l'integrazione e la sostituzione degli impianti tecnologici. L'impiego di acciaio e vetro ne fanno una struttura dall'aspetto contemporaneo senza dimenticare lo spazio dedicato al verde, ormai 'segno' imprescindibile del porto. Particolare attenzione è stata riservata al controllo microclimatico ambientale e al risparmio energetico ad alta sostenibilità. All'ultimo piano trova posto un bar (un altro è al piano terra), e un grande ristorante, dalla forma sinuosa, si adagia sulla copertura e, grazie alla conformazione dei volumi della stazione marittima, non disturba lo skyline dal fronte città. Oltre alla banchina, anche tutta l'area attorno è stata completamente sistemata, assegnando una precisa collocazione ai vari servizi utili a chi sbarca. Riprende Monti: 'Non abbiamo cercato un bell'edificio posizionato al centro del porto ma abbiamo costruito attorno a esso una rete di infrastrutture essenziali: abbiamo dragato i fondali, salpato il molo sud, inserito il dolphin al Vittorio Veneto, eliminato finalmente i bacini da 19 e 50 mila Tpl che rendevano difficoltose le manovre dei colossi del mare. Abbiamo ricostruito il Sammuzzo, una banchina di circa 500 metri sulla quale non riusciva ad attraccare neanche un peschereccio e che oggi è un approdo sicuro per grandi navi da crociera, e uno spazio verde con in testata un attrezzato terminal aliscafi: il servizio pubblico per le isole minori è fondamentale che avvenga in un contesto qualificato. Sul Trapezoidale, abbiamo intrapreso un'opera di demolizione incredibile di quasi 20 mila mq di brutture e nefandezze. Siamo rimasti fedeli al nostro motto 'demolire per ricostruire', perché il mercato, ovvero il nostro faro per incrementare volumi, traffico passeggeri, ricchezza, aveva necessità che i lavori venissero conclusi in tempi brevi e con rispetto dei tempi'.

Approvata in Senato la Legge Salvamare. Marevivo: Vittoria storica. Federazione del mare: Orgogliosi del risultato

Via libera con 198 voti favorevoli, nessun contrario e 17 astensioni

Roma Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell'uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l'approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org. Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare (Legge Salvamare') in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. L'approvazione in via definitiva in Senato con 198 voti favorevoli, nessun contrario e 17 astensioni. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall'Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l'installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l'ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c'è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi. La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate afferma il Presidente Mario Mattioli sono orgogliose di aver sostenuto l'iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell'economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell'economia circolare. Soddisfazione anche dal mondo sindacale. Tra le tante criticità che stanno attraversando in questi giorni i nostri pescatori, alle prese con il caro gasolio e l'impossibile utilizzo della cassa integrazione agricola, arriva finalmente per loro un'ottima notizia: con l'approvazione della Legge Salvamare' non saranno più multati per aver raccolto rifiuti dal mare. Davvero un passo importante, che avevamo fortemente voluto e sostenuto, perché si realizzi concretamente un'economia circolare in grado di tutelare l'ambiente e costruire nuove opportunità di reddito e occupazione. Così il Segretario generale della Fai Cisl, Onofrio Rota, commenta l'approvazione in via definitiva



Ship Mag

Primo Piano

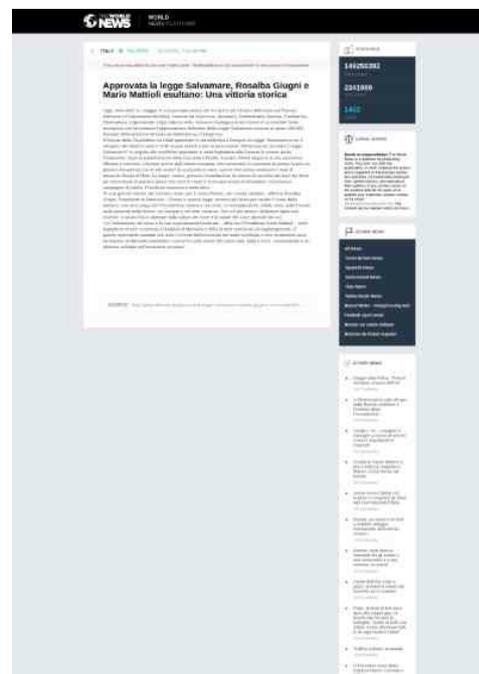
in Senato con 198 voti favorevoli, nessun contrario e 17 astensioni, del ddl n. 1571-B, Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare. Con la nuova norma commenta il sindacalista i rifiuti raccolti in mare vengono equiparati a quelli delle navi, coerentemente con le normative europee, e vengono semplificate le procedure per il corretto riuso e smaltimento. Ora la sfida è attuare al meglio i principi contenuti nella Legge e promuovere a tutti i livelli la tutela dell'ecosistema, nella consapevolezza che non può esserci sostenibilità che non sia al contempo ambientale, economica e sociale.

The World News

Primo Piano

Approvata la legge Salvamare, Rosalba Giugni e Mario Mattioli esultano: Una vittoria storica

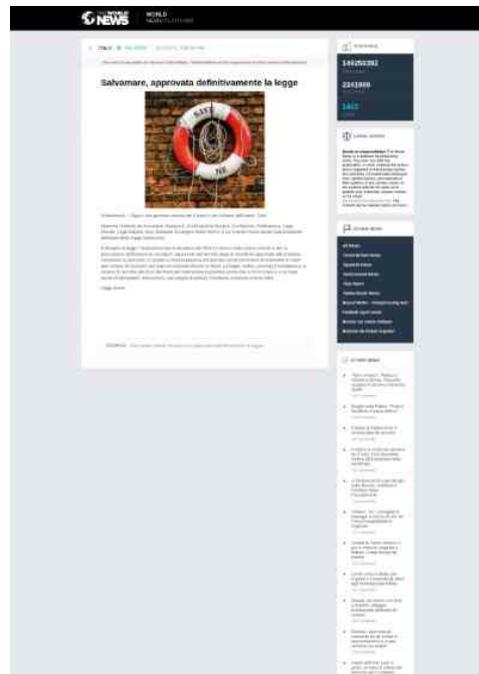
Oggi, mercoledì 11 maggio, è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo sul Pianeta. Marevivo e Federazione del Mare, insieme ad Assonave, **Assoport**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda accolgono con entusiasmo l' approvazione definitiva della Legge Salvamare insieme ai quasi 100.000 firmatari della petizione lanciata da Marevivo su Change.org . Il Senato della Repubblica ha infatti approvato in via definitiva il Disegno di Legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare ('Legge Salvamare')" in seguito alle modifiche apportate in sede legislativa alla Camera lo scorso aprile. Finalmente, dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, il nostro Paese disporrà di uno strumento efficace e concreto, richiesto anche dall' Unione europea, che consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare, azione che prima costituiva il reato di trasporto illecito di rifiuti. La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. "È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi". "La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare".



intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. "È una grande vittoria: per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini - afferma Rosalba Giugni, Presidente di Marevivo - Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l' ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c' è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi". "La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il Presidente Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l' iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell' economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell' economia circolare".

Salvamare, approvata definitivamente la legge

(Adnkronos) - Oggi è una giornata storica per il mare e per il futuro dell' uomo. Così Marevivo insieme ad Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda saluta l' approvazione definitiva della legge Salvamare. Il disegno di legge "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell' economia circolare", approvato dal Senato dopo le modifiche apportate alla Camera, consentirà ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti invece di scaricarla in mare (per evitare di incorrere nel reato di trasporto illecito di rifiuti). La legge, inoltre, prevede l' installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare e si occupa anche di dissalatori, educazione, campagne di pulizia, Posidonia oceanica e tanto altro. Leggi anche.



Agenparl

Trieste

Comunicato stampa: Trieste Marine Terminal, successo del primo sciopero USB: 'I premi vanno pagati a tutti, no al ritorno del cottimo'

(AGENPARL) - mer 11 maggio 2022 **Trieste** Marine Terminal, successo del primo sciopero USB: 'I premi vanno pagati a tutti, no al ritorno del cottimo' I lavoratori del **Trieste** Marine Terminal martedì 10 maggio hanno bloccato le banchine, rispondendo positivamente alla proclamazione di un' ora di sciopero da parte di USB. Uno sciopero deciso dopo che la dichiarazione dello stato di agitazione, il 29 aprile scorso, non aveva sortito effetti sulla vertenza contro la nuova linea aziendale di gestione del personale e della premialità. Nella visione TMT, evidentemente, è tempo che nel **porto di Trieste** si torni ai bei tempi dei padroni delle ferriere, quando imperava il cottimo, di sicurezza sul lavoro non si parlava ed era il padrone a decidere come e quanto pagare i singoli lavoratori. La nuova strategia prevede infatti che ai lavoratori polivalenti - 160 su 300 - non sia assegnato il Premio Efficienza Terminal in base a imperscrutabili motivazioni. I polivalenti, se proprio ambiscono al premio, possono sempre fare i doppi turni (12 ore di fila), darsi da fare per aumentare le rese personali - cioè mettere a rischio l' incolumità propria e degli altri lavoratori - accettare buoni pasto invece di denaro, rinunciare al dovuto in caso di ferie. USB Mare & Porti giudica inaccettabili le nuove condizioni contrattuali nonché intimidatorio l' atteggiamento di **Trieste** Marine Terminal ed è per questo pronta a mettere in campo iniziative che vanno ben oltre l' ora di sciopero effettuata martedì 10, iniziando dal cosiddetto cambio a caldo, l' accordo che prevede l' avvicendamento tra gruisti senza interruzione delle operazioni. Sospendere questa modalità equivale a tagliare di due ore al giorno l' operatività in banchina. USB chiede: - 1. cambio a caldo e premio efficienza terminal sono due istituti differenti e devono essere pagati separatamente; - 2. come da mandato dei lavoratori riuniti in assemblea il cambio a caldo (aumento dell' orario di lavoro) deve essere pagato: per banchina / foreman 390 (26 turni x 15), per tutti gli altri operativi 350 (90%); - 3. il Premio Efficienza Terminal dev' essere riconosciuto a tutti i reparti con l' attuale schema proposto dall' azienda (RN 40% - RR 10% - VOL 50%) con base di calcolo 260 per la banchina / foreman, 240 altri operativi, 182 (70%) per amministrativi.

Please Enter Your Name Here



Ambiente: armatori siglano Blue Agreement Trieste-Monfalcone

Ridurre impatto nei pressi città. Costa, nel 2022 circa 40 scali

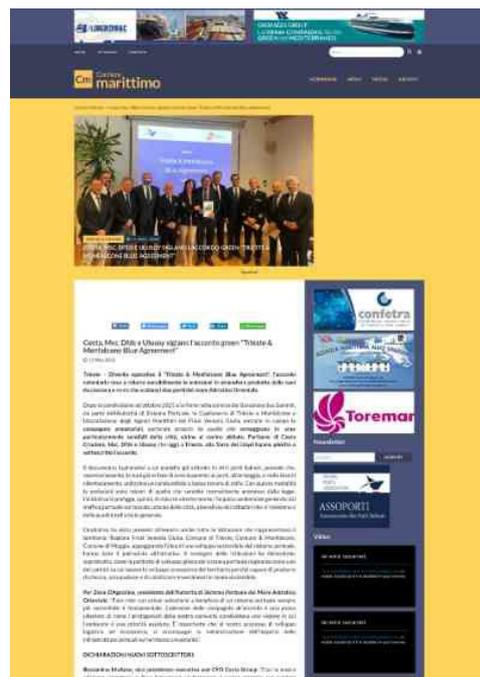
(ANSA) - TRIESTE, 11 MAG - Diventa operativo il "Trieste & Monfalcone Blue Agreement", l' accordo per ridurre le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e Ro-Ro che scalano i due porti. Dopo una prima intesa da parte di **Autorità di Sistema Portuale**, Capitanerie e Agenti Marittimi, oggi hanno siglato gli armatori: Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy. Il documento prevede che, volontariamente, le navi in avvicinamento a porti, ormeggi, e in allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo riducendo le emissioni sul tessuto urbano delle città. L' iniziativa ha il sostegno di tutte le istituzioni del territorio. Per **Zeno D' Agostino**, presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, "l' adesione delle compagnie è una prova di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l' ambiente è una priorità assoluta". Beniamino Maltese, Vice Presidente esecutivo and CFO Costa Group ha sottolineato che Trieste ha un' importanza crescente nelle strategie Costa Crociere: nel 2022 prevediamo di effettuare circa 40 scali". Il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, ha ricordato che la città è prima per qualità della vita in Italia, e che dunque "è necessario investire su azioni concrete per una città sempre più sostenibile". (ANSA).



Costa, Msc, Dfds e Ulusoy siglano l' accordo green "Trieste & Monfalcone Blue Agreement"

Trieste - Diventa operativo il 'Trieste & Monfalcone Blue Agreement', l' accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e ro-ro che scalano i due porti del mare Adriatico Orientale. Dopo la condivisione ad ottobre 2021 e la firma nella cornice del Barcolana Sea Summit, da parte dell' Autorità di Sistema Portuale, le Capitanerie di Trieste

11 May, 2022 Trieste - Diventa operativo il 'Trieste & Monfalcone Blue Agreement', l' accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e ro-ro che scalano i due porti del **mare Adriatico Orientale**. Dopo la condivisione ad ottobre 2021 e la firma nella cornice del Barcolana Sea Summit, da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**, le Capitanerie di Trieste e Monfalcone e l' Associazione degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia, entrano in campo le compagnie armatoriali , partendo proprio da quelle che ormeggiano in aree particolarmente sensibili della città, vicine al centro abitato. Parliamo di Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy che oggi a Trieste, alla Torre del Lloyd hanno aderito e sottoscritto l' accordo. Il documento, ispirandosi a un modello già attivato in altri porti italiani, prevede che, volontariamente, le navi già in fase di avvicinamento ai porti, all' ormeggio, e nella fase di allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo. Con questa modalità le emissioni sono minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge. L' iniziativa si prefigge, quindi, di ridurre ulteriormente l' impatto ambientale generato dal traffico



portuale sul tessuto urbano delle città, a beneficio dei cittadini che vi risiedono e della qualità dell' aria in generale. L' iniziativa ha visto presenti all' evento anche tutte le istituzioni che rappresentano il territorio: Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Monfalcone, Comune di Muggia, appoggiando l' idea di uno sviluppo sostenibile del **sistema portuale**, hanno dato il patrocinio all' iniziativa. Il sostegno delle Istituzioni ha dimostrato, soprattutto, come le politiche di sviluppo green del **sistema portuale** regionale siano uno dei cardini su cui basare lo sviluppo economico del territorio perché capace di produrre ricchezza, occupazione e di catalizzare investimenti in modo sostenibile. Per Zeno D' Agostino , p residente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** : 'Fare rete con azioni volontarie a beneficio di un **sistema portuale** sempre più sostenibile è fondamentale. L' adesione delle compagnie all' accordo è una prova ulteriore di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l' ambiente è una priorità assoluta. È importante che al nostro processo di sviluppo logistico ed economico, si accompagni la minimizzazione dell' impatto delle infrastrutture portuali sul territorio circostante'.
DICHIARAZIONI NUOVI SOTTOSCRITTORI: Beniamino Maltese, vice presidente esecutivo and CFO Costa Group: 'Con la nostra adesione volontaria al Blue Agreement confermiamo il nostro

Corriere Marittimo

Trieste

impegno per rendere sempre più sostenibile la presenza delle nostre navi a Trieste, un porto che sta rivestendo un'importanza crescente nelle nostre strategie, e dove nel 2022 prevediamo di effettuare circa 40 scali. La nostra compagnia ha aperto la strada all'innovazione responsabile nel settore crociere, e le nostre navi sono all'avanguardia per quanto riguarda le performance ambientali. Oggi facciamo un ulteriore passo avanti in questo senso, in maniera coerente con il modello di turismo che vogliamo costruire insieme alle destinazioni visitate dalle nostre navi, e che abbiamo delineato nel nostro 'Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo'. Minas Myrtidis, vice presidente incaricato delle Operazioni Ambientali e Compliance di MSC Cruises: 'La firma di questo accordo volontario per i porti di Trieste e Monfalcone è la dimostrazione dell'impegno assunto dalle due città a favore della tutela dell'ambiente, un impegno che è altresì in linea con la nostra missione e i nostri obiettivi. Poiché siamo leader nel settore ambientale, la firma di questo accordo volontario rappresenta la naturale prosecuzione delle nostre politiche per l'ambiente attraverso le quali vogliamo accrescere la sostenibilità, conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione e promuovere una costante cultura ambientale. MSC è particolarmente lieta di siglare questo accordo che apporterà rilevanti benefici sotto il profilo ambientale per i porti di Trieste e Monfalcone.' Kemal Bozkurt, Vice Presidente DFDS: 'In linea con la sua missione a favore della sostenibilità, la DFDS Mediterranean Business Unit è impegnata a ridurre gradualmente il proprio impatto ambientale con l'obiettivo di diventare neutrale in termini climatici entro il 2050. Il nostro scopo è ridurre le nostre emissioni di anidride carbonica (CO2) del 45% entro il 2030. Grazie alla firma di questo Blue Agreement con le nostre controparti, continueremo a promuovere un'economia sostenibile e a sostenere un uso più efficiente delle risorse naturali.' Mesut Cesur, General Manager Ulusoy: 'Essendo Ulusoy un operatore di servizi di linea Ro-Ro con navi proprie tra Cesme e Trieste da più di 2 decenni, il nostro obiettivo è di fare quanti più sforzi possibili per rendere il trasporto marittimo più verde. Un modo per proteggere l'ambiente marino è quello di fare uso di nuove tecnologie più avanzate. Naturalmente adottare o sostituire la nostra flotta è costoso, ma cerchiamo costantemente di prendere le giuste decisioni a lungo termine per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Con adeguati passi in avanti positivi, speriamo che l'industria raggiunga gli obiettivi delle normative sui gas serra stabilite dall'IMO entro il 2030 e che noi tutti dobbiamo rispettare e conformarci volontariamente a tali normative per salvare il mondo per i nostri figli. Siamo quindi molto felici di partecipare volontariamente al Trieste & Monfalcone Blue Agreement.' DICHIARAZIONI PRIMI ENTI SOTTOSCRITTORI: Vincenzo Vitale, direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia e comandante del porto di Trieste 'Le aree antropizzate prossime alle infrastrutture portuali vanno tutte tutelate per la salute di abitanti ed addetti ai lavori. Sostituire volontariamente il combustibile più pesante con il Marine Gasoli al più basso contenuto di zolfo (NOx) a 4 miglia dalla costa sia di Trieste che di Monfalcone, anziché farlo in porto come la legge internazionale oggi stabilisce, è un'azione lungimirante da parte dell'industria marittima; e di promettente preludio per un inizio reale della transizione ecologica, che deve vedere la rapida riduzione dell'uso dei combustibili

Corriere Marittimo

Trieste

fossili tradizionali a favore di un impiego massivo, seppur temporaneo, del Gas Naturale, per poi transigere ai combustibili alternativi carbon free e, per quanto possibile nel settore marittimo, all' energia rinnovabile. Si tratta di una missione coerente con quella più ampia delle Istituzioni e della comunità internazionale di salvaguardare il nostro, unico, pianeta'. Marco Ciullini, rappresentante degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia: "È con grande soddisfazione che gli Agenti marittimi del Friuli Venezia hanno siglato a ottobre 2021 questo accordo volontario. L' attenzione all' ambiente e alle tematiche connesse sta aumentando ogni giorno di più. Il cluster marittimo deve dimostrare attenzione e rendersi proattivo per salvaguardare un bene così importante come l' ambiente in cui viviamo. Penso che questo accordo, sia certamente un bel passo in questa direzione." DICHIARAZIONI ENTI TERRITORIALI, PATROCINATORI DELL' INIZIATIVA: Fabio Scoccimarro, assessore alla difesa dell' ambiente, energia e sviluppo sostenibile della Regione Friuli Venezia Giulia: 'In questi ultimi anni la sostenibilità ambientale è sempre più presente nelle azioni quotidiane dei soggetti pubblici e privati. Il cambio di passo più concreto si evince proprio da accordi come quello odierno, perché la tutela dell' ambiente, che poi è strettamente collegata alla tutela della salute pubblica, non è più percepita come un peso, un obbligo né un costo, ma come una necessità imprescindibile se vogliamo godere di questo pianeta senza abusarne e lasciandolo ai nostri figli e nipoti migliore di come lo abbiamo ereditato noi. Come rappresentante della Giunta e in particolare come assessore alla Difesa dell' Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile non posso che plaudere all' importante accordo che oggi viene stipulato tra l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Porti di Trieste e Monfalcone e le Capitanerie di Porto di Trieste e Monfalcone, ancor più in virtù della base volontaria di questo agreement. Roberto Dipiazza, sindaco Comune di Trieste: 'Nella prima città per la qualità della vita in Italia, gli interventi in ambito ambientale messi in campo dal Comune sono tanti. Il settore crocieristico è in pieno sviluppo e proprio per questo è necessario investire su azioni concrete per una città sempre più sostenibile'. Anna Maria Cisint, sindaco Comune di Monfalcone : 'La crocieristica è un' opportunità fondamentale di sviluppo economico e occupazionale che noi abbiamo agganciato e che vogliamo sempre di più percorrere. Questo ci fa sperare di diventare home port e quindi di potenziare anche le opportunità per le piccole aziende e i giovani. Riteniamo però che l' aspetto ambientale e legato alla salute non debba più essere trascurato quindi apprezziamo molto questa iniziativa che ci consente di sostenere anche la riduzione dell' inquinamento grazie a un accordo importante che va sempre di più verso la strada della sostenibilità ambientale; posto che è già avviato il percorso verso l' elettrificazione della banchina.' Paolo Polidori, sindaco Comune di Muggia : 'La partecipazione, ancorché oggi in veste di testimoni del Comune di Muggia, ha il precipuo duplice scopo di condividere l' iniziativa da una parte, ma anche di affermare la propria disponibilità, già da ora, ad accogliere e/o promuovere con favore futuri, analoghi accordi, volti ad uniformare gli standard delle emissioni delle navi, anche al futuro **portuale** di Muggia, relativamente alla realizzazione della piattaforma logistica nell' area dell' ex Raffineria Aquila.'

Il Nautilus

Trieste

'TRIESTE & MONFALCONE BLUE AGREEMENT': ANCHE LE COMPAGNIE SOTTOSCRIVONO L'INTESA PER RIDURRE L'IMPATTO DELLE EMISSIONI

OGGI LA FIRMA CON COSTA CROCIERE, MSC, DFDS, ULUSOY ALLA PRESENZA DELLE ISTITUZIONI DEL TERRITORIO

Trieste - Diventa operativo il 'Trieste & Monfalcone Blue Agreement', l'accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e Ro-Ro che scalano i due porti del **mare Adriatico Orientale**. Dopo la condivisione ad ottobre 2021 e la firma nella cornice del Barcolana Sea Summit, da parte dell'**Autorità di Sistema Portuale**, le Capitanerie di Trieste e Monfalcone e l'Associazione degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia, entrano in campo le compagnie armatoriali, partendo proprio da quelle che ormeggiano in aree particolarmente sensibili della città, vicine al centro abitato. Parliamo di Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy che oggi a Trieste, alla Torre del Lloyd hanno aderito e sottoscritto l'accordo. Il documento, ispirandosi a un modello già attivato in altri porti italiani, prevede che, volontariamente, le navi già in fase di avvicinamento ai porti, all'ormeggio, e nella fase di allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo. Con questa modalità le emissioni sono minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge. L'iniziativa si prefigge, quindi, di ridurre ulteriormente l'impatto ambientale generato dal traffico **portuale** sul tessuto urbano delle città, a beneficio dei cittadini che vi risiedono e della qualità dell'aria in generale. L'iniziativa ha visto presenti all'evento anche tutte le istituzioni che rappresentano il territorio: Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Monfalcone, Comune di Muggia, appoggiando l'idea di uno sviluppo sostenibile del **sistema portuale**, hanno dato il patrocinio all'iniziativa. Il sostegno delle Istituzioni ha dimostrato, soprattutto, come le politiche di sviluppo green del **sistema portuale** regionale siano uno dei cardini su cui basare lo sviluppo economico del territorio perché capace di produrre ricchezza, occupazione e di catalizzare investimenti in modo sostenibile. Per **Zeno D' Agostino**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**: 'Fare rete con azioni volontarie a beneficio di un **sistema portuale** sempre più sostenibile è fondamentale. L'adesione delle compagnie all'accordo è una prova ulteriore di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l'ambiente è una priorità assoluta. È importante che al nostro processo di sviluppo logistico ed economico, si accompagni la minimizzazione dell'impatto delle infrastrutture portuali sul territorio circostante'. **DICHIARAZIONI NUOVI SOTTOSCRITTORI**: Beniamino Maltese, Vice Presidente esecutivo and CFO Costa Group: 'Con la nostra adesione volontaria al Blue Agreement confermiamo il nostro impegno per rendere sempre più sostenibile la presenza delle nostre navi a Trieste, un porto che sta rivestendo un'importanza crescente nelle nostre strategie, e dove nel 2022 prevediamo di effettuare circa 40 scali. La nostra compagnia ha aperto la strada all'innovazione responsabile



Il Nautilus

Trieste

nel settore crociere, e le nostre navi sono all'avanguardia per quanto riguarda le performance ambientali. Oggi facciamo un ulteriore passo avanti in questo senso, in maniera coerente con il modello di turismo che vogliamo costruire insieme alle destinazioni visitate dalle nostre navi, e che abbiamo delineato nel nostro 'Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo'. Minas Myrtidis, Vice Presidente incaricato delle Operazioni Ambientali e Compliance di MSC Cruises: 'La firma di questo accordo volontario per i porti di Trieste e Monfalcone è la dimostrazione dell'impegno assunto dalle due città a favore della tutela dell'ambiente, un impegno che è altresì in linea con la nostra missione e i nostri obiettivi. Poiché siamo leader nel settore ambientale, la firma di questo accordo volontario rappresenta la naturale prosecuzione delle nostre politiche per l'ambiente attraverso le quali vogliamo accrescere la sostenibilità, conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione e promuovere una costante cultura ambientale. MSC è particolarmente lieta di siglare questo accordo che apporterà rilevanti benefici sotto il profilo ambientale per i porti di Trieste e Monfalcone.' Kemal Bozkurt, Vice Presidente DFDS: 'In linea con la sua missione a favore della sostenibilità, la DFDS Mediterranean Business Unit è impegnata a ridurre gradualmente il proprio impatto ambientale con l'obiettivo di diventare neutrale in termini climatici entro il 2050. Il nostro scopo è ridurre le nostre emissioni di anidride carbonica (CO2) del 45% entro il 2030. Grazie alla firma di questo Blue Agreement con le nostre controparti, continueremo a promuovere un'economia sostenibile e a sostenere un uso più efficiente delle risorse naturali.' Mesut Cesur, General Manager Ulusoy: 'Essendo Ulusoy un operatore di servizi di linea Ro-Ro con navi proprie tra Cesme e Trieste da più di 2 decenni, il nostro obiettivo è di fare quanti più sforzi possibili per rendere il trasporto marittimo più verde. Un modo per proteggere l'ambiente marino è quello di fare uso di nuove tecnologie più avanzate. Naturalmente adottare o sostituire la nostra flotta è costoso, ma cerchiamo costantemente di prendere le giuste decisioni a lungo termine per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Con adeguati passi in avanti positivi, speriamo che l'industria raggiunga gli obiettivi delle normative sui gas serra stabilite dall'IMO entro il 2030 e che noi tutti dobbiamo rispettare e conformarci volontariamente a tali normative per salvare il mondo per i nostri figli. Siamo quindi molto felici di partecipare volontariamente al Trieste & Monfalcone Blue Agreement.'

DICHIARAZIONI PRIMI ENTI SOTTOSCRITTORI : Vincenzo Vitale, direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia e comandante del porto di Trieste 'Le aree antropizzate prossime alle infrastrutture portuali vanno tutte tutelate per la salute di abitanti ed addetti ai lavori. Sostituire volontariamente il combustibile più pesante con il Marine Gasoli al più basso contenuto di zolfo (NOx) a 4 miglia dalla costa sia di Trieste che di Monfalcone, anziché farlo in porto come la legge internazionale oggi stabilisce, è un'azione lungimirante da parte dell'industria marittima; e di promettente preludio per un inizio reale della transizione ecologica, che deve vedere la rapida riduzione dell'uso dei combustibili fossili tradizionali a favore di un impiego massivo, seppur temporaneo, del Gas Naturale, per poi transigere ai combustibili alternativi carbon free e, per quanto possibile nel settore marittimo, all'energia rinnovabile. Si tratta di una missione coerente con quella più ampia delle Istituzioni e della comunità

Il Nautilus

Trieste

internazionale di salvaguardare il nostro, unico, pianeta'. Marco Ciullini, rappresentante degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia: "È con grande soddisfazione che gli Agenti marittimi del Friuli Venezia hanno siglato a ottobre 2021 questo accordo volontario. L'attenzione all'ambiente e alle tematiche connesse sta aumentando ogni giorno di più. Il cluster marittimo deve dimostrare attenzione e rendersi proattivo per salvaguardare un bene così importante come l'ambiente in cui viviamo. Penso che questo accordo, sia certamente un bel passo in questa direzione."

DICHIARAZIONI ENTI TERRITORIALI, PATROCINATORI DELL' INIZIATIVA: Fabio Scoccimarro, Assessore alla difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile della Regione Friuli Venezia Giulia: "In questi ultimi anni la sostenibilità ambientale è sempre più presente nelle azioni quotidiane dei soggetti pubblici e privati. Il cambio di passo più concreto si evince proprio da accordi come quello odierno, perché la tutela dell'ambiente, che poi è strettamente collegata alla tutela della salute pubblica, non è più percepita come un peso, un obbligo né un costo, ma come una necessità imprescindibile se vogliamo godere di questo pianeta senza abusarne e lasciandolo ai nostri figli e nipoti migliore di come lo abbiamo ereditato noi. Come rappresentante della Giunta e in particolare come assessore alla Difesa dell' Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile non posso che plaudere all' importante accordo che oggi viene stipulato tra l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Porti di Trieste e Monfalcone e le Capitanerie di Porto di Trieste e Monfalcone, ancor più in virtù della base volontaria di questo agreement. Roberto Dipiazza, Sindaco Comune di Trieste: "Nella prima città per la qualità della vita in Italia, gli interventi in ambito ambientale messi in campo dal Comune sono tanti. Il settore crocieristico è in pieno sviluppo e proprio per questo è necessario investire su azioni concrete per una città sempre più sostenibile". Anna Maria Cisint, Sindaco Comune di Monfalcone: "La crocieristica è un' opportunità fondamentale di sviluppo economico e occupazionale che noi abbiamo agganciato e che vogliamo sempre di più percorrere. Questo ci fa sperare di diventare home port e quindi di potenziare anche le opportunità per le piccole aziende e i giovani. Riteniamo però che l' aspetto ambientale e legato alla salute non debba più essere trascurato quindi apprezziamo molto questa iniziativa che ci consente di sostenere anche la riduzione dell' inquinamento grazie a un accordo importante che va sempre di più verso la strada della sostenibilità ambientale; posto che è già avviato il percorso verso l' elettrificazione della banchina." Paolo Polidori, Sindaco Comune di Muggia: "La partecipazione, ancorché oggi in veste di testimoni del Comune di Muggia, ha il precipuo duplice scopo di condividere l' iniziativa da una parte, ma anche di affermare la propria disponibilità, già da ora, ad accogliere e/o promuovere con favore futuri, analoghi accordi, volti ad uniformare gli standard delle emissioni delle navi, anche al futuro **portuale** di Muggia, relativamente alla realizzazione della piattaforma logistica nell' area dell' ex Raffineria Aquila."

Informare

Trieste

È diventato operativo il "Trieste & Monfalcone Blue Agreement"

L' accordo è stato sottoscritto oggi da Costa Crociere, MSC, DFDS e Ulusoy È diventato operativo il "Trieste & Monfalcone Blue Agreement", l' accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e ro-ro che scalano i due porti gestiti dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. L' accordo è stato sottoscritto oggi a Trieste, alla Torre del Lloyd, dalle compagnie marittime Costa Crociere, MSC, DFDS e Ulusoy. Il documento, ispirandosi a un modello già attivato in altri porti italiani, prevede che, volontariamente, le navi già in fase di avvicinamento ai porti, all' ormeggio, e nella fase di allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo. Con questa modalità le emissioni sono minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge. L' iniziativa si prefigge, quindi, di ridurre ulteriormente l' impatto ambientale generato dal traffico **portuale** sul tessuto urbano delle città, a beneficio dei cittadini che vi risiedono e della qualità dell' aria in generale.



Informazioni Marittime

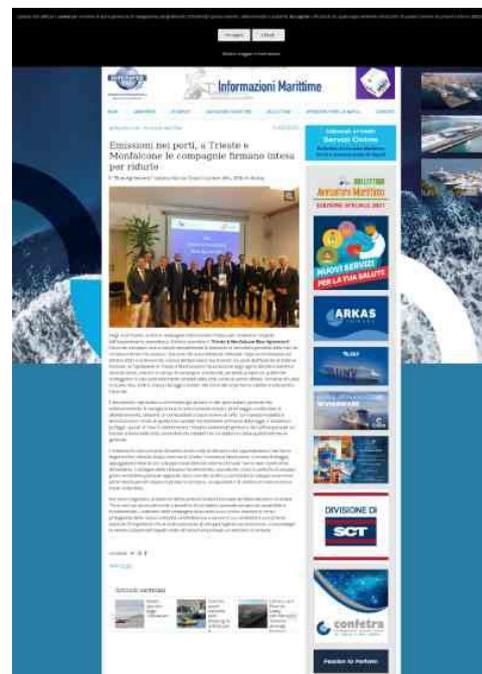
Trieste

Emissioni nei porti, a Trieste e Monfalcone le compagnie firmano intesa per ridurle

Il "Blue Agreement" sottoscritto da Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy

Negli scali friulani, anche le compagnie sottoscrivono l'intesa per contenere l'impatto dell'inquinamento atmosferico. Diventa operativo il "Trieste & Monfalcone Blue Agreement", l'accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e Ro-Ro che scalano i due porti del **mare Adriatico Orientale**. Dopo la condivisione ad ottobre 2021 e la firma nella cornice del Barcolana Sea Summit, da parte dell'**Autorità di Sistema Portuale**, le Capitanerie di Trieste e Monfalcone e l'Associazione degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia, entrano in campo le compagnie armatoriali, partendo proprio da quelle che ormeggiano in aree particolarmente sensibili della città, vicine al centro abitato. Parliamo di Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy che oggi a Trieste, alla Torre del Lloyd hanno aderito e sottoscritto l'accordo. Il documento, ispirandosi a un modello già attivato in altri porti italiani, prevede che, volontariamente, le navi già in fase di avvicinamento ai porti, all'ormeggio, e nella fase di allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo. Con questa modalità le emissioni sono minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge. L'

iniziativa si prefigge, quindi, di ridurre ulteriormente l'impatto ambientale generato dal traffico **portuale** sul tessuto urbano delle città, a beneficio dei cittadini che vi risiedono e della qualità dell'aria in generale. L'iniziativa ha visto presenti all'evento anche tutte le istituzioni che rappresentano il territorio: Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Monfalcone, Comune di Muggia, appoggiando l'idea di uno sviluppo sostenibile del **sistema portuale**, hanno dato il patrocinio all'iniziativa. Il sostegno delle Istituzioni ha dimostrato, soprattutto, come le politiche di sviluppo green del **sistema portuale** regionale siano uno dei cardini su cui basare lo sviluppo economico del territorio perché capace di produrre ricchezza, occupazione e di catalizzare investimenti in modo sostenibile. Per **Zeno D'Agostino**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**: "Fare rete con azioni volontarie a beneficio di un **sistema portuale** sempre più sostenibile è fondamentale. L'adesione delle compagnie all'accordo è una prova ulteriore di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l'ambiente è una priorità assoluta. È importante che al nostro processo di sviluppo logistico ed economico, si accompagni la minimizzazione dell'impatto delle infrastrutture portuali sul territorio circostante".



Trieste e Monfalcone Blue Agreement: intesa per ridurre le emissioni

Redazione

TRIESTE Diventa operativo il Trieste & Monfalcone Blue Agreement, l'accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e Ro-Ro che scalano i due porti del mare Adriatico Orientale. Dopo la condivisione ad ottobre 2021 e la firma nella cornice del Barcolana Sea Summit, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, le Capitanerie di Trieste e Monfalcone e l'Associazione degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia, entrano in campo le compagnie armatoriali, partendo proprio da quelle che ormeggiano in aree particolarmente sensibili della città, vicine al centro abitato. Parliamo di Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy che oggi a Trieste, alla Torre del Lloyd hanno aderito e sottoscritto l'accordo. Il documento, ispirandosi a un modello già attivato in altri porti italiani, prevede che, volontariamente, le navi già in fase di avvicinamento ai porti, all'ormeggio, e nella fase di allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo. Con questa modalità le emissioni sono minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge. L'iniziativa si prefigge, quindi, di ridurre ulteriormente l'impatto ambientale generato dal traffico portuale sul tessuto urbano delle città, a beneficio dei cittadini che vi risiedono e della qualità dell'aria in generale. L'iniziativa ha visto presenti all'evento anche tutte le istituzioni che rappresentano il territorio: Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Monfalcone, Comune di Muggia, appoggiando l'idea di uno sviluppo sostenibile del sistema portuale, hanno dato il patrocinio all'iniziativa. Il sostegno delle Istituzioni ha dimostrato, soprattutto, come le politiche di sviluppo green del sistema portuale regionale siano uno dei cardini su cui basare lo sviluppo economico del territorio perché capace di produrre ricchezza, occupazione e di catalizzare investimenti in modo sostenibile. Per Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Fare rete con azioni volontarie a beneficio di un sistema portuale sempre più sostenibile è fondamentale. L'adesione delle compagnie all'accordo è una prova ulteriore di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l'ambiente è una priorità assoluta. È importante che al nostro processo di sviluppo logistico ed economico, si accompagni la minimizzazione dell'impatto delle infrastrutture portuali sul territorio circostante.



Al via il 'Trieste & Monfalcone Blue Agreement', obiettivo ridurre le emissioni delle navi

Giancarlo Barlazzi

D' **Agostino**: "Fare rete con azioni volontarie a beneficio di un **sistema portuale** sempre più sostenibile è fondamentale" Trieste - Diventa operativo il 'Trieste & Monfalcone Blue Agreement', l' accordo volontario teso a ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e Ro-Ro che scalano i due porti del **mare Adriatico Orientale**. Dopo la condivisione ad ottobre 2021 e la firma nella cornice del Barcolana Sea Summit, da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**, le Capitanerie di Trieste e Monfalcone e l' Associazione degli Agenti Marittimi del Friuli Venezia Giulia, entrano in campo le compagnie armatoriali, partendo proprio da quelle che ormeggiano in aree particolarmente sensibili della città, vicine al centro abitato. Parliamo di Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy che oggi a Trieste, alla Torre del Lloyd hanno aderito e sottoscritto l' accordo . Il documento, ispirandosi a un modello già attivato in altri porti italiani, prevede che, volontariamente, le navi già in fase di avvicinamento ai porti, all' ormeggio, e nella fase di allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo . Con questa modalità le emissioni sono minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge. L' iniziativa si prefigge, quindi, di ridurre ulteriormente l' impatto ambientale generato dal traffico **portuale** sul tessuto urbano delle città, a beneficio dei cittadini che vi risiedono e della qualità dell' aria in generale. L' iniziativa ha visto presenti all' evento anche tutte le istituzioni che rappresentano il territorio: Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Monfalcone, Comune di Muggia, appoggiando l' idea di uno sviluppo sostenibile del **sistema portuale**, hanno dato il patrocinio all' iniziativa. Il sostegno delle Istituzioni ha dimostrato, soprattutto, come le politiche di sviluppo green del **sistema portuale** regionale siano uno dei cardini su cui basare lo sviluppo economico del territorio perché capace di produrre ricchezza, occupazione e di catalizzare investimenti in modo sostenibile. Per **Zeno D' Agostino** , presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**: 'Fare rete con azioni volontarie a beneficio di un **sistema portuale** sempre più sostenibile è fondamentale. L' adesione delle compagnie all' accordo è una prova ulteriore di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l' ambiente è una priorità assoluta. È importante che al nostro processo di sviluppo logistico ed economico, si accompagni la minimizzazione dell' impatto delle infrastrutture portuali sul territorio circostante'. **LE REAZIONI DEI NUOVI SOTTOSCRITTORI** Beniamino Maltese , Vice Presidente esecutivo and CFO Costa Group: 'Con la nostra adesione volontaria al Blue Agreement confermiamo il nostro impegno per rendere sempre più sostenibile la presenza delle nostre navi a Trieste, un porto che sta rivestendo un' importanza crescente nelle nostre strategie, e dove



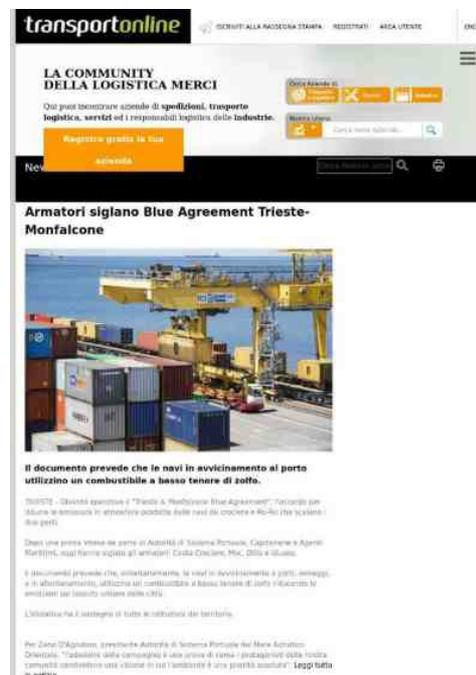
Ship Mag

Trieste

nel 2022 prevediamo di effettuare circa 40 scali. La nostra compagnia ha aperto la strada all'innovazione responsabile nel settore crociere, e le nostre navi sono all'avanguardia per quanto riguarda le performance ambientali. Oggi facciamo un ulteriore passo avanti in questo senso, in maniera coerente con il modello di turismo che vogliamo costruire insieme alle destinazioni visitate dalle nostre navi, e che abbiamo delineato nel nostro 'Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo'. Minas Myrtidis, Vice Presidente incaricato delle Operazioni Ambientali e Compliance di MSC Cruises: 'La firma di questo accordo volontario per i porti di Trieste e Monfalcone è la dimostrazione dell'impegno assunto dalle due città a favore della tutela dell'ambiente, un impegno che è altresì in linea con la nostra missione e i nostri obiettivi. Poiché siamo leader nel settore ambientale, la firma di questo accordo volontario rappresenta la naturale prosecuzione delle nostre politiche per l'ambiente attraverso le quali vogliamo accrescere la sostenibilità, conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione e promuovere una costante cultura ambientale. MSC è particolarmente lieta di siglare questo accordo che apporterà rilevanti benefici sotto il profilo ambientale per i porti di Trieste e Monfalcone.' Kemal Bozkurt, Vice Presidente DFDS: 'In linea con la sua missione a favore della sostenibilità, la DFDS Mediterranean Business Unit è impegnata a ridurre gradualmente il proprio impatto ambientale con l'obiettivo di diventare neutrale in termini climatici entro il 2050. Il nostro scopo è ridurre le nostre emissioni di anidride carbonica (CO2) del 45% entro il 2030. Grazie alla firma di questo Blue Agreement con le nostre controparti, continueremo a promuovere un'economia sostenibile e a sostenere un uso più efficiente delle risorse naturali.' Mesut Cesur, General Manager Ulusoy: 'Essendo Ulusoy un operatore di servizi di linea Ro-Ro con navi proprie tra Cesme e Trieste da più di 2 decenni, il nostro obiettivo è di fare quanti più sforzi possibili per rendere il trasporto marittimo più verde. Un modo per proteggere l'ambiente marino è quello di fare uso di nuove tecnologie più avanzate. Naturalmente adottare o sostituire la nostra flotta è costoso, ma cerchiamo costantemente di prendere le giuste decisioni a lungo termine per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Con adeguati passi in avanti positivi, speriamo che l'industria raggiunga gli obiettivi delle normative sui gas serra stabilite dall'IMO entro il 2030 e che noi tutti dobbiamo rispettare e conformarci volontariamente a tali normative per salvare il mondo per i nostri figli. Siamo quindi molto felici di partecipare volontariamente al Trieste & Monfalcone Blue Agreement.'

Armatori siglano Blue Agreement Trieste-Monfalcone

Il documento prevede che le navi in avvicinamento al porto utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo. TRIESTE - Diventa operativo il "Trieste & Monfalcone Blue Agreement", l'accordo per ridurre le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi da crociera e Ro-Ro che scalano i due porti. Dopo una prima intesa da parte di Autorità di Sistema Portuale, Capitanerie e Agenti Marittimi, oggi hanno siglato gli armatori: Costa Crociere, Msc, Dfds e Ulusoy. Il documento prevede che, volontariamente, le navi in avvicinamento a porti, ormeggi, e in allontanamento, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo riducendo le emissioni sul tessuto urbano delle città. L'iniziativa ha il sostegno di tutte le istituzioni del territorio. Per Zeno D'Agostino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, "l'adesione delle compagnie è una prova di come i protagonisti della nostra comunità condividono una visione in cui l'ambiente è una priorità assoluta". Leggi tutta la notizia Fonte: ANSA



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

professionista stimato e di un politico che ha dimostrato nei fatti di pensare all' interesse della città più che al suo o a quello del suo partito. Ricordiamo Terrile, nel novembre del 2016, scontrarsi con la Fiom - bacino elettorale tradizionalmente della sinistra ma ambito, con crescente successo, anche dalla Lega (vedi qui la vicenda della mostra sulla storia dell' Ilva che Lega e Fiom volevano a tutti i costi fosse realizzata, a spese del Comune) - sulla destinazione di una parte dell' area ex Ilva e sull' impiego dei fondi destinati alla riqualificazione dell' area. Infine, una nota di umorismo, non sappiamo se volontario. È chiaro che Terrile, dopo giorni di polemiche, ha dovuto rinunciare alla candidatura di fronte alla prospettiva che la sua vicenda diventasse uno dei temi della campagna elettorale. Una nota di ' Uniti per la Costituzione ' dichiara: «Tanto di cappello ad Alessandro Terrile, che ha ritirato la sua candidatura» ma «Resta purtroppo il dubbio che il passo indietro di Terrile non sia del tutto spontaneo».

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica: formate 250 persone in cerca di lavoro

Erogate in totale oltre 12.000 ore di formazione in un anno

Operatore polivalente terminal portuale, addetto ufficio merci, tecnico di spedizione, tecnico ferroviario polifunzionale, logistic manager: sono queste alcune delle figure professionali formate dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Negli ultimi 12 mesi sono stati coinvolti in percorsi di formazione programmati o realizzati da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica circa 250 persone in cerca di lavoro , per un totale di formazione superiore a 12.000 ore . Dati significativi, se rapportati alle attuali difficoltà di 'recruiting' riscontrate dalle imprese e alle difficoltà perduranti legati alla situazione di emergenza sanitaria. Tutti i percorsi sono progettati e realizzati in stretta collaborazione con le imprese presso le quali vengono svolti, accanto alla didattica teorica, gli stage e le esperienze in contesto di lavoro. Si tratta di un modello virtuoso di coinvolgimento delle imprese in tutte le fasi dei percorsi formativi, talvolta accompagnato da specifici impegni all' assunzione dei partecipanti al termine della formazione. Nell' ambito delle ultime esperienze formative, gli esiti sono stati prossimi al 100%. Come evidenziato da Pier Gino Scardigli , presidente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica: «Dalla sua



fondazione, la scuola ha garantito, iniziando dai logistic manager, la formazione delle professionalità necessarie alle imprese seguendo l' evoluzione del mondo portuale e logistico. La piena occupabilità dei nostri abilitati è un punto di eccellenza che qualifica la Scuola, il mondo delle imprese e quello del lavoro. E su questa linea la Scuola è pronta alle nuove sfide che impongono di preparare, a grande richiesta, altre nuove figure specializzate e di concorrere, in nuovi settori come l' autotrasporto, a scongiurare carenze di personale. La piena sintonia con l' **Adsp** ci consente di affinare un modello di qualità nel rapporto formazione-lavoro e nella formazione continua». Federica Catani , direttore della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, ha sottolineato che «il sistema della formazione si sta facendo carico dello squilibrio esistente tra domanda e offerta di lavoro, aspetto fondamentale in un settore strategico quale quello della logistica e della portualità. In partnership con l' **Adsp** abbiamo sviluppato un importante lavoro e una continua progettualità nel Porto della Spezia e di Marina di Carrara, Si tratta di formazione direttamente funzionale ai piani di assunzione aziendali e nella quale Imprese si coinvolgono attivamente ed a vario livello: dalla disponibilità di propri docenti e istruttori, all' accoglienza degli allievi per periodi di stage o di formazione in contesto di lavoro, a veri e propri impegni assunzionali». Il presidente dell' **Adsp** Mario Sommariva aggiunge: «La formazione dei lavoratori portuali è uno dei punti cardine da sviluppare per rendere efficiente l' attività degli operatori del terminal. L' **Adsp** e Snt hanno il progetto comune di contribuire alla formazione professionale delle persone, sia sensibilizzando sulla sicurezza sul lavoro, sia parlando di competitività

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

e sviluppando le strategie di sviluppo migliori. La metodologia utilizzata nella scuola dal punto di vista formativo prevede un forte raccordo fra parte operativa e parte gestionale in linea con le iniziative di sostegno del mercato del lavoro che sono contenute nel piano dell' organico del porto, che vede la formazione come una delle leve da attivare per sostenere l' occupazione e la sua trasformazione. È importante avere una componente umana di qualità che sia pronta ad accettare le sfide del cambiamento e che sappia integrarsi con le innovazioni tecnologiche che inevitabilmente verranno apportate nel terminal. Quindi si ricercheranno manutentori tecnologici e figure di piazzale. I cambiamenti non sono mai neutrali».

CESMA -Navi tecnologicamente avanzate, cresce sempre più la responsabilità dei comandanti

11 May, 2022 Il tema delle nuove sfide tecnologiche per il settore navale e del trasporto marittimo, apre scenari di crescita della responsabilità per il comandante della nave. E' quanto emerso dalla 27esima assemblea generale del CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations. **Genova** - I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati anche nella sfida sulle nuove tecnologie - Il settore navale sta attraversando grandi sfide, tra le quali quella della transizione digitale e tecnologica, a seguito dell' avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale. Il ruolo del comandante, pertanto, investito da questo processo di innovazione ha una professionalità che resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo. E' quanto emerso dall' a 27esima assemblea generale del CESMA -Confederation of European Shipmasters' Associations , organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati. Assemblea internazionale, svolta a **Genova** ed organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD

(Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che rappresenta l' Italia all' interno del CESMA. Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a **Genova**, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio. Ad aprire l' Assemblea il presidente USCLAC, comandante Claudio Tomei, e del comandante Dimitar Dimitrov, presidente del CESMA. Sono seguiti gli interventi delle autorità , a cominciare dal sindaco di **Genova** Marco Bucci, dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di **Porto**-Guardia Costiera, contrammiraglio Sergio Liardo. Dopo un intervento del presidente dell' Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo , che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l' assemblea del CESMA è entrata nel vivo con i due workshop. Workshop sulle navi autonome Il primo workshop è stato dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (unmanned vessels), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare. In apertura dei lavori Michele Martelli, professore associato al DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale dell' Università di **Genova**, ha aggiornato sullo stato dell' arte nell' ambito della ricerca, illustrando la timeline dell' impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già 'ready to use'. Andrea Leboffe, Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

i principali benefici che le navi autonome possono portare all' industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più 'da bordo a terra' con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. E' stata poi la volta di Leendert Bal, Head of Safety, Security and Surveillance dell' EMSA - European Maritime Safety Agency, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito IMO - International Maritime Organization sulle navi senza equipaggio e le attività che l' EMSA sta portando avanti al riguardo. In chiusura Giacomo Gavarone, presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell' importanza del fattore umano.

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

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

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

Genova, Piciocchi: "Waterfront tra un anno parzialmente fruibile"

Elisabetta Biancalani

GENOVA - L' assessore al Bilancio del Comune di Genova Pietro Piciocchi a Primocanale fa il punto della situazione per quanto riguarda i lavori del Waterfront di Levante di Genova. "E' un grande progetto di sviluppo della città. A inizio mandato avevamo un senso di frustrazione perché queste aree erano nel baratro più totale con problemi di bilancio e ipoteche. E' stato fatto un grande lavoro di risanamento. Alla fine siamo partiti, ora c' è un cantiere spettacolare che lavora velocemente. Vogliamo completare tutto il progetto entro il 2024 ma già nella primavera del 2023 il Waterfront potrà essere fruibile in alcune sue articolazioni fondamentali come il Palasport . A breve usciremo con il bando" spiega Piciocchi. Il progetto di Renzo Piano per dare un volto nuovo a quella parte della città prende forma. ' Quello che stiamo facendo è molto importante per Genova. Non c' è solo l' operazione immobiliare, sia residenziale che legata al Salone Nautico, ma anche un nuovo concetto di fruizione del mare, della costa e delle sue bellezze. Per la prima volta mettiamo in comunicazione l' area del **Porto** Antico con quella della Fiera, è un risultato eccezionale'. DAL MORANDI AL WATERFRONT, PICIOCCHI: "MI RICANDIDO GRAZIE ALLA FAMIGLIA CHE MI SOSTIENE" - L' INTERVISTA COMPLETA Il progetto prevede 5 diversi lotti. I lavori sono iniziati con la demolizione dell' edificio Ansaldo-Nira e proseguiti con l' abbattimento dei padiglioni C, D e M che ospitava la centrale termica. I l nuovo Palasport omologato Coni, potrà ospitare la serie A di tutti gli sport indoor e accogliere eventi, spettacoli e concerti, con un distretto commerciale tematico al piano terra aperto alla città. Il lotto 2 prevede la creazione di uno studentato e residence-hotel di quasi 9 000 mq che sarà sviluppato in un corpo di fabbrica in linea parallela al Padiglione B e con orientamento est-ovest, presenta le estremità aperte verso levante e ponente. L' edificio avrà un' altezza massima non superiore a 23 metri sul livello del mare. Gli altri lavori riguardano la realizzazione di residenze con gli spazi comuni (circa 15mila metri quadri) e il parco urbano. E poi ancora un edificio terziario (circa 10.000 metri quadri) coperto da una sovra-copertura tipo "flying carpet" e un boulevard alberato piantumato con alberi ad alto fusto di altezza 12 metri ogni 8 metri, con la funzione di mitigare il fronte nord del Padiglione B, mentre la banchina sarà animata da servizi e funzioni pubbliche o a uso pubblico.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Maltese (Costa Crociere): Nel porto di Genova serve più concertazione. E sulle nomine l'Authority ci ascolti

Il vicepresidente di Confindustria Genova Beniamino Maltese: È sempre il mercato a decidere lo sviluppo

Genova - La parola chiave è "concertazione". Beniamino Maltese, l'uomo della blu economy di Confindustria Genova e dirigente di Costa Crociere, la usa per spiegare - e spiegarsi - l'intervista di Giovanni Toti al Secolo XIX ("Uno stimolo alla concertazione"), per lamentarsi della scelta dei nuovi vertici in Ente Bacini ("Lì è mancata la concertazione") e per stabilire un metodo per il futuro ("Per le nomine nei servizi portuali, compresa quella di Stazioni Marittime, auspichiamo una maggiore concertazione").



Elettificazione delle banchine, a Genova appalto a 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. Così fanno sapere dall' Autorità di sistema portuale di Genova e Savona: "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". L' appalto è stato aggiudicato per 17,7 milioni di euro come di legge sul decreto. L' elettrificazione delle banchine è uno dei progetti di Genova- e di tutta la portualità italiana - per arrivare a realizzare un porto a emissioni zero. Le navi ferme in sosta nello scalo potranno così allacciarsi alla rete elettrica per alimentare le esigenze di bordo. Genova non è l' unico porto ad aver ideato e messo a gara l' appalto per la realizzazione del servizio. Anche a Savona l' elettrificazione delle banchine è uno dei perni per la riduzione dell' inquinamento prodotto dalle unità che sono schierate in porto. Rimane per tutti però il nodo della tariffa. Senza la definizione del costo dell' energia che serve alle navi per mantenere le funzioni minime di bordo, il grande progetto di elettrificazione rischia di rimanere incompleto. L' infrastruttura ora dovrà essere realizzata e per gli scali sarà disponibile soprattutto per le navi passeggeri, quelle che attraccano nella zona portuale più vicina alla città. Ma anche nello scalo a Ponente, gestito da Psa, c' è un vasto progetto per la riduzione dell' inquinamento prodotto dalle unità portacontainer attraccate.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Terrile rinuncia alla candidatura in Comune dopo le polemiche sulla sua nomina a Ente Bacini

La notizia era nell' aria da qualche ora, ma ad ufficializzarla è stato l' attuale capogruppo Dem a Genova, che ha annunciato il proprio ritiro dalla corsa delle amministrative dopo le polemiche

Genova - Alessandro Terrile non sarà ricandidato al Consiglio comunale di **Genova** nella lista del Partito democratico. La notizia era nell' aria da qualche ora, ma ad ufficializzarla è stato l' attuale capogruppo Dem, che in una nota ha annunciato il proprio ritiro dalla corsa delle amministrative dopo le polemiche - interne ed esterne al partito - successive alla sua nomina come amministratore delegato di Ente Bacini, società controllata dall' Autorità portuale. **CONTINUA.**



Formazione in porto : occupazione garantita quasi al 100%

(AGENPARL) - mer 11 maggio 2022 Formazione: AdSP e Scuola Nazionale Trasporti e Logistica fanno squadra. Negli ultimi 12 mesi coinvolti in percorsi di formazione 250 persone in cerca di lavoro. La carta vincente? Stretta collaborazione con le imprese. Occupazione garantita quasi al 100%. Operatore Polivalente Terminal **Portuale**, Addetto Ufficio Merci, Tecnico di Spedizione, Tecnico Ferroviario Polifunzionale, Logistic Manager: sono queste alcune delle figure professionali formate dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. L'evoluzione del lavoro **portuale**, sottoposto negli ultimi trent'anni ad un cambiamento epocale, è stata accompagnata da una ininterrotta formazione delle figure professionali che i vari stadi dell'innovazione richiedevano e continuano oggi a richiedere, per sostenere la sfida della competitività. La SNT si è adeguata al cambiamento ed ha costruito un modello cui ha aderito con grande interesse l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** che opera in partnership e sinergia con la Scuola, che ha sedi sia alla Spezia sia a Marina di Carrara. Stamani, presso l'auditorium dell' AdSP, si è tenuta la conferenza stampa durante la quale sono stati presentati i numeri della formazione. Negli ultimi 12 mesi sono stati coinvolti in percorsi di formazione programmati o realizzati da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica circa 250 persone in cerca di lavoro, per un totale di formazione superiore a 12.000 ore. Si tratta di dati molto significativi, se rapportato alle attuali difficoltà di 'recruiting' riscontrate dalle imprese ed alle difficoltà perduranti legati alla situazione di emergenza sanitaria. Tutti i percorsi sono progettati e realizzati in stretta collaborazione con le imprese presso le quali vengono svolti, accanto alla didattica teorica, gli stage e le esperienze in contesto di lavoro. Si tratta di un modello virtuoso di coinvolgimento delle imprese in tutte le fasi dei percorsi formativi, talvolta accompagnato da specifici impegni all'assunzione dei partecipanti al termine della formazione. Nell'ambito delle ultime esperienze formative, gli esiti sono stati prossimi al 100%. Come evidenziato da Pier Gino Scardigli, Presidente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica: 'Dalla sua fondazione, la Scuola ha garantito, iniziando dai logistic manager, la formazione delle professionalità necessarie alle imprese seguendo l'evoluzione del mondo **portuale** e logistico. La piena occupabilità dei nostri abilitati è un punto di eccellenza che qualifica la Scuola, il mondo delle imprese e quello del lavoro. E su questa linea la Scuola è pronta alle nuove sfide che impongono di preparare, a grande richiesta, altre nuove figure specializzate e di concorrere, in nuovi settori come l'autotrasporto, a scongiurare carenze di personale. La piena sintonia con l'AdSP ci consente di affinare un modello di qualità nel rapporto formazione-lavoro e nella formazione continua'. Federica Catani, Direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, ha sottolineato che 'il **sistema** della formazione si sta

Please Enter Your Name Here



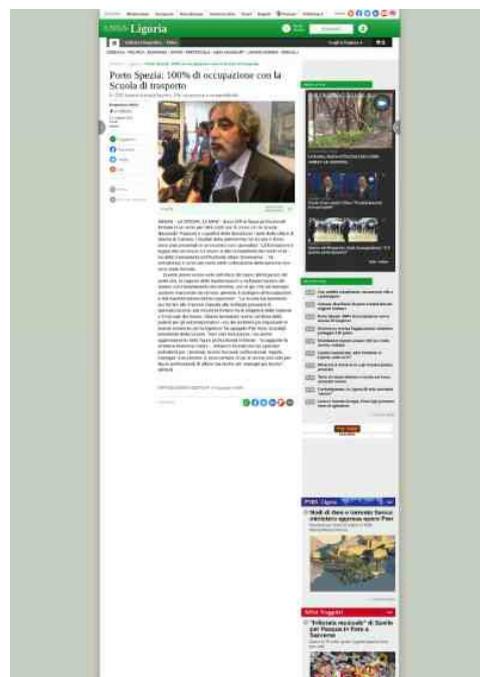
Agenparl

La Spezia

facendo carico dello squilibrio esistente tra domanda ed offerta di lavoro, aspetto fondamentale in un settore strategico quale quello della logistica e della portualità. In partnership con l' AdSP abbiamo sviluppato un importante lavoro ed una continua progettualità nel Porto della Spezia e di Marina di Carrara, Si tratta di formazione direttamente funzionale ai piani di assunzione aziendali e nella quale Imprese si coinvolgono attivamente ed a vario livello: dalla disponibilità di propri docenti e istruttori, all' accoglienza degli allievi per periodi di stage o di formazione in contesto di lavoro, a veri e propri impegni assunzionali.' 'La formazione dei lavoratori portuali è uno dei punti cardine da sviluppare per rendere efficiente l' attività degli operatori del terminal. L' AdSP e SNT hanno il progetto comune di contribuire alla formazione professionale delle persone, sia sensibilizzando sulla sicurezza sul lavoro, sia parlando di competitività e sviluppando le strategie di sviluppo migliori - ha detto il Presidente Bommariva. La metodologia utilizzata nella scuola dal punto di vista formativo prevede un forte raccordo fra parte operativa e parte gestionale in linea con le iniziative di sostegno del mercato del lavoro che sono contenute nel piano dell' organico del porto (dell' AdSP), che vede la formazione come una delle leve da attivare per sostenere l' occupazione e la sua trasformazione. È importante avere una componente umana di qualità che sia pronta ad accettare le sfide del cambiamento e che sappia integrarsi con le innovazioni tecnologiche che inevitabilmente verranno apportate nel terminal. Quindi si ricercheranno manutentori tecnologici e figure di piazzale. I cambiamenti non sono mai neutrali'. La Spezia, 11-5-2022

Porto Spezia: 100% di occupazione con la Scuola di trasporto

(ANSA) - LA SPEZIA, 11 MAG - Sono 250 le figure professionali formate in un anno per oltre 1200 ore di corso con la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia per i porti della città e di Marina di Carrara. I risultati della partnership tra Scuola e Porto sono stati presentati in un incontro con i giornalisti. "La formazione è legata alla sicurezza sul lavoro e alla competitività dei nostri scali - ha detto il presidente dell' Authority **Mario Sommariva** -. Va sottolineato il cento per cento della collocazione delle persone che sono state formate. Queste azioni vanno viste nell' ottica del piano dell' organico del porto che, in ragione delle trasformazioni e dell' automazione dei sistemi con l' ampliamento dei terminal, con le gru che ad esempio saranno manovrate da remoto, prevede il sostegno all' occupazione e alla trasformazione dell' occupazione". "La scuola sta lavorando per fornire alle imprese risposte alle richieste pressanti di specializzazione, per ridurre la forbice tra le esigenze delle imprese e il mercato del lavoro. Stiamo lavorando anche sul tema delle patenti per gli autotrasportatori, uno dei problemi più importanti in questo momento per la logistica" ha spiegato Pier Gino Scardigli, presidente della Scuola. "Non solo formazione, ma anche aggiornamento delle figure professionali richieste - ha aggiunto la direttrice Federica Catani -. Abbiamo formato tecnici operativi polivalenti per i terminal, tecnici ferroviari polifunzionali, logistic manager, manutentori. E sono sempre di più le donne non solo per figure professionali di ufficio ma anche per impieghi più tecnici". (ANSA).



Tre navi da crociera a Spezia, anche la più grande al mondo

(ANSA) - GENOVA, 11 MAG - Oltre 10 mila passeggeri sono transitati oggi dal terminal **crociere** della Spezia, dove sono accolte in banchina tre navi. Non accadeva dal 2021, in epoca pre pandemica. Per la prima volta è arrivata la Wonder of the Seas, la nave più grande al mondo appena uscita dai cantieri, al suo viaggio inaugurale. In banchina anche la Celebrity Beyond e la Norwegian Gem. "Grande lo sforzo organizzativo da parte del Terminal e dell' Autorità di Sistema Portuale che ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere passeggeri e membri dellequipaggio" fanno sapere dall' ente di via del Molo. I crocieristi hanno visitato in particolare il centro città con tour a piedi, ma si sono diretti anche verso Cinque Terre e città d' arte toscane. La presenza delle tre navi in accosto ha preoccupato però le associazioni ambientaliste, con Spezia Via dal Carbone che ha presentato un esposto alle autorità competenti a seguito delle segnalazioni da parte di numerosi cittadini delle emissioni in atmosfera. Richiesta una verifica sulla "regolarità di queste emissioni". (ANSA).



Tre navi da crociera a Spezia, anche la più grande al mondo

Transitati al terminal 10 mila passeggeri

Oltre 10 mila passeggeri sono transitati oggi dal terminal **crociere** della Spezia, dove sono accolte in banchina tre navi. Non accadeva dal 2021, in epoca pre pandemica. Per la prima volta è arrivata la Wonder of the Seas, la nave più grande al mondo appena uscita dai cantieri, al suo viaggio inaugurale. In banchina anche la Celebrity Beyond e la Norwegian Gem. "Grande lo sforzo organizzativo da parte del Terminal e dell' Autorità di Sistema Portuale che ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere passeggeri e membri dellequipaggio" fanno sapere dall' ente di via del Molo. I crocieristi hanno visitato in particolare il centro città con tour a piedi, ma si sono diretti anche verso Cinque Terre e città d' arte toscane. La presenza delle tre navi in accosto ha preoccupato però le associazioni ambientaliste, con Spezia Via dal Carbone che ha presentato un esposto alle autorità competenti a seguito delle segnalazioni da parte di numerosi cittadini delle emissioni in atmosfera. Richiesta una verifica sulla "regolarità di queste emissioni". (ANSA).



Sicurezza operazioni portuali, Sommariva: "Fondamentale il ruolo di prevenzione delle Authority"

Hapag Lloyd E Contship Nella Joint Ventur Per La Concessione Di Un Nuovo Terminal A Damietta

11 May, 2022 Sicurezza delle operazioni portuali. Grande partecipazione all' evento dell' Ente Bilaterale Porti. **Sommariva: 'Le Autorità di Sistema Portuale sono organismi fondamentali ai fini della promozione del sistema di prevenzione degli infortuni sul lavoro'**. Grande partecipazione all' evento di presentazione degli esiti aggiornati della ricerca in materia di Sicurezza nelle operazioni portuali che si è tenuto in questi giorni presso l' Auditorium dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. La ricerca e l' evento sono stati promossi dall' Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, con la collaborazione organizzativa e scientifica di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. L' evento ha riscosso un notevole interesse e registrato una grande partecipazione (oltre 100 persone), tra persone intervenute in presenza e persone collegate da remoto. Sono intervenuti in apertura: **Mario Sommariva**, presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e Patrizia Scarchilli, dirigente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Sono seguiti interventi di: Luigi Robba , presidente Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti e di Maurizio Colombai , vicepresidente Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti. I risultati della ricerca sono stati infine presentati da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, nelle persone del presidente Pier Gino Scardigli , del direttore Federica Catani e di Renato Goretta , vicepresidente nonché curatore scientifico della ricerca. I lavori della giornata sono stati moderati da Davide Maresca . Numerosi sono stati inoltre i liberi interventi dei partecipanti, che hanno costituito un ulteriore segno di coinvolgimento e di interesse dell' uditorio verso l' argomento trattato. Come sottolineato dal presidente **Sommariva: 'Le Autorità di Sistema Portuale sono organismi fondamentali ai fini della promozione del sistema di prevenzione degli infortuni sul lavoro utilizzando una forma 'appassionata' di burocrazia. Con coraggio ed impegno lavorano costantemente promuovendo la formazione; investendo risorse; vigilando sull' osservanza delle norme attraverso il proprio corpo ispettivo; facendo funzionare il Comitato di Igiene e Sicurezza e promuovendo l' attività delle RLSS di sito. Il sistema portuale, insomma, rappresenta un modello di riferimento, e l' esperienza dell' Ente Bilaterale Porti è qui oggi a dimostrarlo'**. Secondo il presidente di EBN Porti si pongono sulla stessa linea di continuità: 'I suggerimenti che sono scaturiti dall' evento, si sostanziano in: intensificare la prevenzione, continuare a far lavorare in termini propositivi i comitati di Igiene e Sicurezza di cui al D. Lgs. 272, somministrare buona informazione e formazione ai lavoratori, collaborare tra le Parti Sociali nazionali e territoriali per perseguire quanto sopra, anche attraverso l' utilizzazione dell' EBN quale strumento di indagine e di consultazione" - ha pertanto



Corriere Marittimo

La Spezia

concluso Robba - "Si tenga altresì conto che un buon aiuto per la prevenzione e per tenere sotto controllo i vari rischi sul lavoro viene fornito dall' adozione di sistemi di gestione salute e sicurezza di cui all' art. 30 del D. Lgs. 81/2008, adottati da parecchi terminalisti.'

AdSP Ligure Orientale e Scuola Nazionale Trasporti: Sfida unitaria della formazione, leva dell' occupazione

11 May, 2022 Operatore Polivalente Terminal **Portuale**, Addetto Ufficio Merci, Tecnico di Spedizione, Tecnico Ferroviario Polifunzionale, Logistic Manager: sono queste alcune delle figure professionali formate dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. L' evoluzione del lavoro **portuale**, sottoposto negli ultimi trent' anni ad un cambiamento epocale , è stata accompagnata da una ininterrotta formazione delle figure professionali che i vari stadi dell' innovazione richiedevano e continuano oggi a richiedere, per sostenere la sfida della competitività. La SNT si è adeguata al cambiamento ed ha costruito un modello cui ha aderito con grande interesse l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** che opera in partnership e sinergia con la Scuola, che ha sedi sia alla Spezia sia a Marina di Carrara. Stamani, presso l' auditorium dell' AdSP, si è tenuta la conferenza stampa durante la quale sono stati presentati i numeri della formazione. Negli ultimi 12 mesi sono stati coinvolti in percorsi di formazione programmati o realizzati da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica circa 250 persone in cerca di lavoro, per un totale di formazione superiore a 12.000 ore. Si tratta di dati molto significativi, se rapportato alle attuali difficoltà di 'recruiting' riscontrate dalle imprese ed alle difficoltà perduranti legati alla situazione di emergenza sanitaria. Tutti i percorsi sono progettati e realizzati in stretta collaborazione con le imprese presso le quali vengono svolti, accanto alla didattica teorica, gli stage e le esperienze in contesto di lavoro. Si tratta di un modello virtuoso di coinvolgimento delle imprese in tutte le fasi dei percorsi formativi, talvolta accompagnato da specifici impegni all' assunzione dei partecipanti al termine della formazione. Nell' ambito delle ultime esperienze formative, gli esiti sono stati prossimi al 100%. Come evidenziato da Pier Gino Scardigli, presidente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica : 'Dalla sua fondazione, la Scuola ha garantito, iniziando dai logistic manager, la formazione delle professionalità necessarie alle imprese seguendo l' evoluzione del mondo **portuale** e logistico. La piena occupabilità dei nostri abilitati è un punto di eccellenza che qualifica la Scuola, il mondo delle imprese e quello del lavoro. E su questa linea la Scuola è pronta alle nuove sfide che impongono di preparare, a grande richiesta, altre nuove figure specializzate e di concorrere, in nuovi settori come l' autotrasporto, a scongiurare carenze di personale. La piena sintonia con l' AdSP ci consente di affinare un modello di qualità nel rapporto formazione-lavoro e nella formazione continua'. Federica Catani, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, ha sottolineato che 'il **sistema** della formazione si sta facendo carico dello squilibrio esistente tra domanda ed offerta di lavoro, aspetto fondamentale in un settore strategico quale quello della logistica e della portualità. In partnership con l' AdSP abbiamo sviluppato un importante lavoro



Corriere Marittimo

La Spezia

ed una continua progettualità nel Porto della Spezia e di Marina di Carrara, Si tratta di formazione direttamente funzionale ai piani di assunzione aziendali e nella quale Imprese si coinvolgono attivamente ed a vario livello: dalla disponibilità di propri docenti e istruttori, all' accoglienza degli allievi per periodi di stage o di formazione in contesto di lavoro, a veri e propri impegni assunzionali.' 'La formazione dei lavoratori portuali è uno dei punti cardine da sviluppare per rendere efficiente l' attività degli operatori del terminal . L' AdSP e SNT hanno il progetto comune di contribuire alla formazione professionale delle persone , sia sensibilizzando sulla sicurezza sul lavoro , sia parlando di competitività e sviluppando le strategie di sviluppo migliori"- ha detto il presidente Sommariva. "La metodologia utilizzata nella scuola dal punto di vista formativo prevede un forte raccordo fra parte operativa e parte gestionale in linea con le iniziative di sostegno del mercato del lavoro che sono contenute nel piano dell' organico del porto (dell' AdSP), che vede la formazione come una delle leve da attivare per sostenere l' occupazione e la sua trasformazione . È importante avere una componente umana di qualità che sia pronta ad accettare le sfide del cambiamento e che sappia integrarsi con le innovazioni tecnologiche che inevitabilmente verranno apportate nel terminal. Quindi si ricercheranno manutentori tecnologici e figure di piazzale . I cambiamenti non sono mai neutrali'.

Crociere, ripresa del settore - Nel porto di Spezia oggi ci sono 3 navi, non succedeva dal 2019

11 May, 2022 LA **SPEZIA** - Era nel maggio 2019, l' ultima volta, che il **porto** di La **Spezia** aveva ospitato in contemporanea tre navi da crociera. La vicenda delle crociere è ben nota, prima il grande stop della pandemia del 2020 fino alla lenta ripresa che, poi, è diventata sempre più energica. Ma, oggi, come risultato tangibile di una ripresa vitalità del settore, l' Autorità di Sistema portuale segnala la presenza in **porto** di tre navi da crociera, simultaneamente. "Grande giorno per il **porto** della **Spezia**" - commenta l' Authority in una nota - "Oggi tre navi da crociera in contemporanea. Non succedeva dal maggio 2019. Due delle tre navi sono tra le più innovative del mondo, appena uscite dai cantieri. Sono la Wonder of the Seas , la più grande del mondo; la Celebrity Beyond ; la Norwegian Gem". Concludendo quindi: "Grande lo sforzo organizzativo da parte del Terminal e dell' Autorità di Sistema Portuale che ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere circa 6000 passeggeri e altrettanti membri di equipaggio . In particolare i servizi tecnico-nautici per il prezioso lavoro preparatorio, la Capitaneria di **Porto**, le autorità doganali e di Pubblica Sicurezza, la Guardia di Finanza, la Sanità Marittima e La **Spezia** Container Terminal".



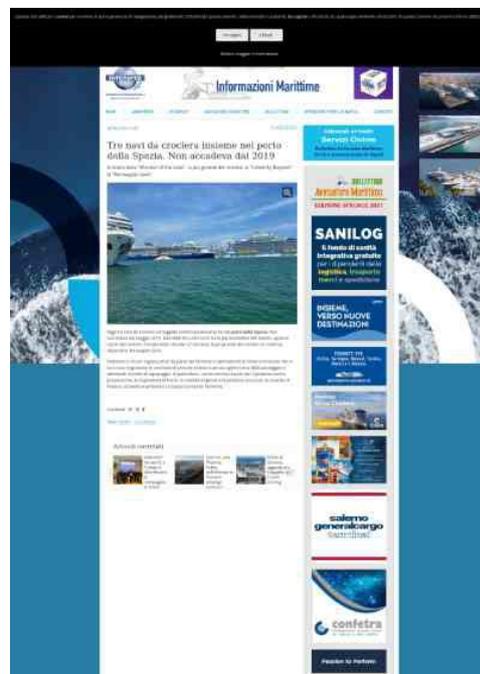
Informazioni Marittime

La Spezia

Tre navi da crociera insieme nel porto della Spezia. Non accadeva dal 2019

Si tratta della "Wonder of the Seas", la più grande del mondo; la "Celebrity Beyond"; la "Norwegian Gem"

Oggi tre navi da crociera ormeggiate contemporaneamente nel porto della **Spezia**. Non succedeva dal maggio 2019. Due delle tre unità sono tra le più innovative del mondo, appena uscite dai cantieri. Si tratta della Wonder of the Seas , la più grande del mondo; la Celebrity Beyond ; la Norwegian Gem . Notevole lo sforzo organizzativo da parte del Terminal e dell' Autorità di Sistema Portuale che in una nota ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere circa 6000 passeggeri e altrettanti membri di equipaggio. In particolare i servizi tecnico-nautici per il prezioso lavoro preparatorio, la Capitaneria di Porto, le autorità doganali e di pubblica sicurezza, la Guardia di Finanza, la sanità marittima e La **Spezia** Container Terminal.



Porto della Spezia, tre navi da crociera in contemporanea: non accadeva dal 2019

C'era anche Wonder of the Seas , la più grande del mondo, insieme a Celebrity Beyond e Norwegian Gem

Redazione

C'era anche Wonder of the Seas , la più grande del mondo, insieme a Celebrity Beyond e Norwegian Gem La **Spezia** - Grande giorno per il porto della **Spezia**. Oggi tre navi da crociera in contemporanea. Non succedeva dal maggio 2019. Due delle tre navi sono tra le più innovative del mondo, appena uscite dai cantieri. Sono la Wonder of the Seas , la più grande del mondo; la Celebrity Beyond ; la Norwegian Gem . Grande lo sforzo organizzativo da parte del Terminal e dell' Autorità di Sistema Portuale che ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere circa 6000 passeggeri e altrettanti membri di equipaggio. In particolare i servizi tecnico-nautici per il prezioso lavoro preparatorio, la Capitaneria di Porto, le autorità doganali e di Pubblica Sicurezza, la Guardia di Finanza, la Sanità Marittima e La **Spezia** Container Terminal. La Wonder of the Seas , la nave da crociera più grande del mondo.



Shipping Italy

La Spezia

Triplete di navi da crociera nel porto di Spezia

A distanza di due anni dall' ultima volta lo scalo ligure torna a fare il pieno di navi bianche ormeggiate a Calata Paita e Molo Garibaldi

Quello di oggi è stato un giorno particolare per il porto della Spezia con tre grandi navi da crociera ormeggiate in contemporanea. 'Non succedeva dal maggio 2019' ricorda una nota della port authority, specificando che 'due delle tre navi sono tra le più innovative del mondo, appena uscite dai cantieri'. Sono la Wonder of the Seas della compagnia Royal Caribbean, la nave passeggeri più grande del mondo, la Celebrity Beyond di Celebrity Cruises e la Norwegian Gem di Norwegian Cruise Line; due ormeggiate a Molo Garibaldi e una a Calata Paita . 'Grande lo sforzo organizzativo da parte del terminal e dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** che ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere circa 6.000 passeggeri e altrettanti membri di equipaggio' informa ancora la comunicazione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar Ligure Orientale**. Un ringraziamento particolare è andato ai 'servizi tecnico-nautici per il prezioso lavoro preparatorio, la Capitaneria di Porto, le **autorità** doganali e di Pubblica Sicurezza, la Guardia di Finanza, la Sanità Marittima e a La Spezia Container Terminal'.



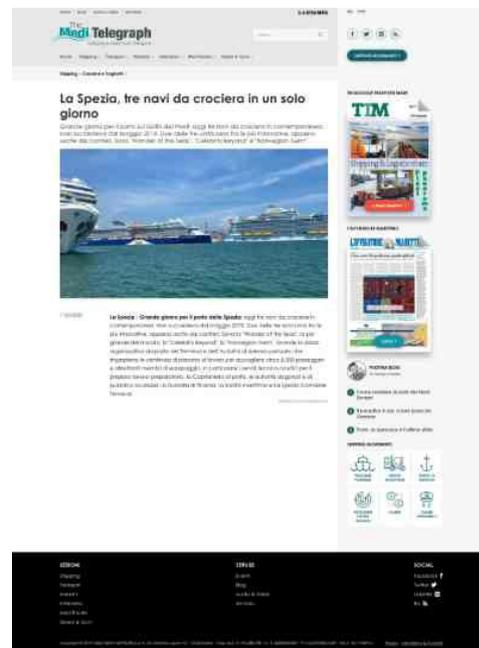
The Medi Telegraph

La Spezia

La Spezia, tre navi da crociera in un solo giorno

Grande giorno per il porto sul Golfo dei Poeti: oggi tre navi da crociera in contemporanea. Non succedeva dal maggio 2019. Due delle tre unità sono tra le più innovative, appena uscite dai cantieri. Sono

La **Spezia** - Grande giorno per il porto della **Spezia**: oggi tre navi da crociera in contemporanea. Non succedeva dal maggio 2019. Due delle tre navi sono tra le più innovative, appena uscite dai cantieri. Sono la "Wonder of the Seas", la più grande del mondo; la "Celebrity Beyond"; la "Norwegian Gem". Grande lo sforzo organizzativo da parte del Terminal e dell' Autorità di sistema portuale che ringraziano le centinaia di persone al lavoro per accogliere circa 6.000 passeggeri e altrettanti membri di equipaggio. In particolare i servizi tecnico-nautici per il prezioso lavoro preparatorio, la Capitaneria di porto, le autorità doganali e di pubblica sicurezza, la Guardia di finanza, la Sanità marittima e La **Spezia** Container Terminal.



Informazioni Marittime

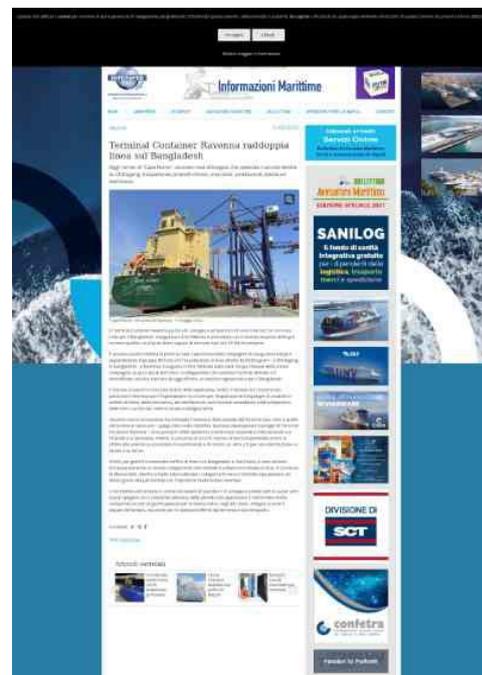
Ravenna

Terminal Container Ravenna raddoppia linea sul Bangladesh

Oggi l'arrivo di "Cape Flores", seconda nave di Kalypso che potenzia il servizio diretto su Chittagong, trasportando prodotti chimici, meccanici, semilavorati, tessile ed elettronica

Il Terminal Container **Ravenna** punta allo sviluppo e all'apertura di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh, inaugurata a fine febbraio e potenziata con il recente acquisto della gru numero quattro, la ship-to-shore capace di lavorare navi con 18 file di container. È arrivata questa mattina in porto la nave Cape Flores della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che ha potenziato la linea diretta da Chattogram - o Chittagong, in Bangladesh - a **Ravenna**, inaugurata a fine febbraio dalla nave Songa Cheetah della stessa compagnia. In poco più di due mesi, il collegamento che avvicina l'Oriente all'Italia si è intensificato con due navi che da oggi offrono un servizio regolare da e per il Bangladesh. Il volume in export è cresciuto al di là delle aspettative. Infatti, il servizio sta richiamando particolare interesse per l'importazione ma anche per l'esportazione di tipologie di prodotti in ambito chimico, della meccanica, dei semilavorati, dei materiali autoadesivi e dei componenti elettronici e anche del settore tessile e abbigliamento. «Questa nuova connessione ha stimolato l'interesse delle aziende del Nord Europa, oltre a quelle del territorio nazionale

- spiega Alessandro Battolini, business development manager di Terminal Container **Ravenna** - sono previste infatti spedizioni intermodali nazionali e internazionali con l'Olanda e la Germania. Inoltre, la presenza di un CFS interno al terminal permette anche di offrire alle aziende la possibilità di svuotamento e di ricarica su altre UTI per una distribuzione su strada e su ferro». Infatti, per gestire l'aumentato traffico di merci tra Bangladesh e Nord Italia, è stato attivato temporaneamente un nuovo collegamento intermodale tra **Ravenna** e Rivalta Scrivia, in provincia di Alessandria, mentre a livello internazionale i collegamenti verso il Nord Europa passano da Melzo grazie alla partnership con l'operatore multimodale Hannibal. L'incremento del servizio in termini di volumi di scambio e di sviluppo commerciale in nuove aree si può spiegare con il crescente interesse delle aziende che apprezzano il transit time molto competitivo di soli 20 giorni (quando per la stessa tratta, negli altri porti collegati occorre il doppio del tempo), ma anche per lo standard offerto dal terminal e dal retroporto.



T.C.R. Ravenna diventa snodo primario per il Bangladesh

Una nuova connessione che ha stimolato l'interesse delle aziende del nord Europa

Redazione

RAVENNA T.C.R. Terminal Container Ravenna punta allo sviluppo e all'apertura di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh appena inaugurata e già potenziata, con importanti investimenti come il recentissimo acquisto della gru numero quattro, la Ship to Shore capace di lavorare navi con 18 file di container e con la partecipazione ad importanti fiere internazionali come Macfrut, da poco conclusa. È arrivata questa mattina in porto la nave Cape Flores della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che ha potenziato la linea diretta da Chattogram (Bangladesh) a Ravenna, inaugurata a fine febbraio dalla nave Songa Cheetah della stessa compagnia. In appena due mesi, il collegamento che di fatto avvicina l'Oriente all'Italia non solo si è consolidato, ma si è intensificato con due navi che da oggi offrono un servizio regolare da e per il Bangladesh. Il volume in export è cresciuto al di là delle aspettative. Infatti, il servizio sta richiamando grande interesse per l'importazione ma anche per l'esportazione di tipologie di prodotti in ambito chimico, della meccanica, dei semilavorati, dei materiali autoadesivi e dei componenti elettronici e anche del settore tessile e abbigliamento. Un risultato che permette a T.C.R. di ampliare le opportunità di aprirsi a nuovi mercati e nuove aree operative che rende il porto di Ravenna il primo scalo italiano con il Bangladesh. Questa nuova connessione ha stimolato l'interesse delle aziende del nord Europa, oltre a quelle del territorio nazionale spiega Alessandro Battolini Business development Manager di T.C.R. sono previste infatti, spedizioni intermodali nazionali e internazionali con l'Olanda e la Germania. Inoltre, la presenza di un CFS interno al terminal permette anche di offrire alle aziende la possibilità di svuotamento e di ricarica su altre UTI per una distribuzione su strada e su ferro. Infatti, per gestire l'aumentato traffico di merci tra Bangladesh e Nord Italia, è stato attivato temporaneamente un nuovo collegamento intermodale tra Ravenna e Rivalta Scrivia (AL). Mentre a livello internazionale i collegamenti verso il Nord Europa passano da Melzo grazie alla partnership con l'operatore multimodale Hannibal. L'inaspettato e veloce incremento del servizio in termini di volumi di scambio e di sviluppo commerciale in nuove aree si può spiegare con il crescente interesse delle aziende che apprezzano il transit time molto competitivo di soli 20 giorni (quando per la stessa tratta, negli altri porti collegati occorre il doppio del tempo), ma anche per l'alto standard di servizi a valore aggiunto di T.C.R. e per il retroporto strutturato e le ampie soluzioni logistiche offerte dal porto di Ravenna. Inoltre, T.C.R. offre la possibilità di stoccare grandi quantitativi di merce pericolosa in virtù di rigidi protocolli di sicurezza e grazie all'elevata professionalità del team QSAQQQ; questo incentiva l'interesse delle aziende del settore con un crescente aumento del volume di questa tipologia di merce. T.C.R. rafforza il suo ruolo di Gateway strategico tra Adriatico, Mediterraneo



Messaggero Marittimo

Ravenna

ed Europa e offre servizi adeguati per qualunque tipologia di merce con versatilità e competenza. Il successo della partecipazione alla recente fiera Macfrut dimostra la nostra capacità di rispondere alle richieste di una filiera che ha esigenze logistiche ben precise. È possibile infatti effettuare direttamente all'interno del Terminal operazioni di movimentazione e consolidamento delle merci time sensitive per il successivo invio al mercato e utilizzare le oltre 250 prese reefer presenti nelle nostre aree. Inoltre, con la nuova rotta da/per il Bangladesh diamo alle aziende un'opportunità di sviluppo del loro business. E infine, la posizione geocentrica del porto di Ravenna assicura la migliore logistica di scambi con il nord Europa e con Mediterraneo, conclude il Business development Manager.

Porto, il Tcr punta allo sviluppo di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh

Tcr - Terminal Container **Ravenna** punta allo sviluppo e all'apertura di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh, da poco inaugurata e già potenziata, con importanti investimenti come il recentissimo acquisto della gru numero quattro, la "Ship to Shore" capace di lavorare navi con 18 file di container e con la partecipazione ad importanti fiere internazionali come Macfrut, da poco conclusa. È arrivata mercoledì mattina in **porto** la nave Cape Flores della compagnia di navigazione Kalypso che ha potenziato la linea diretta da Chattoghran (Bangladesh) a **Ravenna**, inaugurata a fine febbraio dalla nave Songa Cheetah della stessa compagnia. In appena due mesi, il collegamento non solo si è consolidato, ma si è intensificato con due navi che offrono un servizio regolare da e per il Bangladesh. "Il volume in export è cresciuto al di là delle aspettative - riferiscono dal Tcr - Infatti, il servizio sta richiamando grande interesse per l'importazione ma anche per l'esportazione di tipologie di prodotti in ambito chimico, della meccanica, dei semilavorati, dei materiali autoadesivi e dei componenti elettronici e anche del settore tessile e abbigliamento". Un risultato che permette a T.C.R. di ampliare le opportunità di aprirsi a nuovi mercati e nuove aree operative che rende il **porto** di **Ravenna** il primo scalo italiano con il Bangladesh. "Questa nuova connessione ha stimolato l'interesse delle aziende del nord Europa, oltre a quelle del territorio nazionale - spiega Alessandro Battolini business development manager di Tcr - sono previste infatti, spedizioni intermodali nazionali e internazionali con l'Olanda e la Germania. Inoltre, la presenza di un CFS interno al terminal permette anche di offrire alle aziende la possibilità di svuotamento e di ricarica su altre UTI per una distribuzione su strada e su ferro". Infatti, per gestire l'aumentato traffico di merci tra Bangladesh e Nord Italia, è stato attivato temporaneamente un nuovo collegamento intermodale tra **Ravenna** e Rivalta Scrivia (AL). Mentre a livello internazionale i collegamenti verso il Nord Europa passano da Melzo grazie alla partnership con l'operatore multimodale Hannibal. "L'inaspettato e veloce incremento del servizio in termini di volumi di scambio e di sviluppo commerciale in nuove aree si può spiegare - affermano dall'azienda - con il crescente interesse delle aziende che apprezzano il transit time molto competitivo di soli 20 giorni (quando per la stessa tratta, negli altri porti collegati occorre il doppio del tempo), ma anche per l'alto standard di servizi a valore aggiunto di T.C.R. e per il retroporto strutturato e le ampie soluzioni logistiche offerte dal **porto** di **Ravenna**". "T.C.R. rafforza il suo ruolo di Gateway strategico tra Adriatico, Mediterraneo ed Europa e offre servizi adeguati per qualunque tipologia di merce con versatilità e competenza. Il successo della partecipazione alla recente fiera Macfrut dimostra la nostra capacità di rispondere alle richieste di una filiera che ha esigenze logistiche ben precise.



Ravenna Today

Ravenna

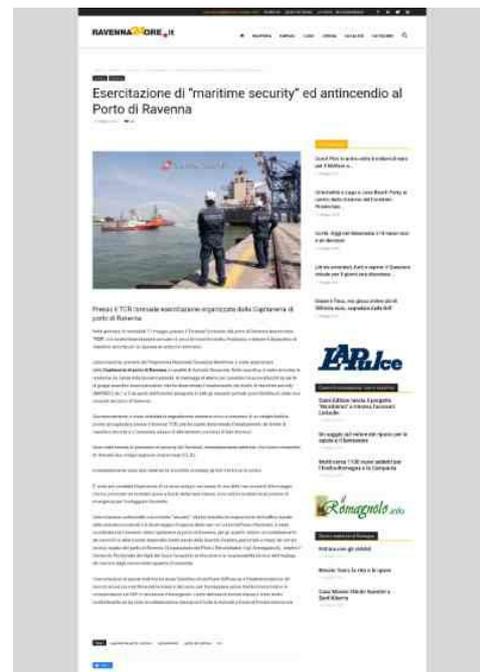
È possibile infatti effettuare direttamente all' interno del Terminal operazioni di movimentazione e consolidamento delle merci time sensitive per il successivo invio al mercato e utilizzare le oltre 250 prese reefer presenti nelle nostre aree. Inoltre, con la nuova rotta da/per il Bangladesh diamo alle aziende un' opportunità di sviluppo del loro business. E infine, la posizione geocentrica del porto di Ravenna assicura la migliore logistica di scambi con il nord Europa e con Mediterraneo", conclude Battolini.

Esercitazione di 'maritime security' ed antincendio al Porto di Ravenna

Presso il TCR l' annuale esercitazione organizzata dalla Capitaneria di porto di Ravenna

Luca Bolognesi

Presso il TCR l' annuale esercitazione organizzata dalla Capitaneria di porto di Ravenna. Nella giornata di mercoledì 11 maggio, presso il Terminal Container del porto di Ravenna denominato " TCR ", si è svolta l' esercitazione annuale di security ed antincendio, finalizzata a testare il dispositivo di maritime security per la risposta ad attacchi terroristici. L' esercitazione, prevista dal Programma Nazionale Sicurezza Marittima, è stata organizzata dalla Capitaneria di porto di Ravenna, in qualità di Autorità Designata. Nello specifico, è stata simulata la ricezione, da canali istituzionali nazionali, di messaggi di allerta per possibili minacce-attacchi da parte di gruppi anarchici insurrezionalisti, che ha determinato l' innalzamento del livello di maritime security (MARSEC) da 1 a 2 da parte dell' Autorità designata in tutti gli impianti portuali (port facilities) e delle navi presenti nel porto di Ravenna. Successivamente, è stata simulata la segnalazione anonima circa la presenza di un ordigno bellico pronto ad esplodere presso il terminal TCR, che ha subito determinato l' innalzamento del livello di maritime security a 3 (massima misura di allertamento prevista) di tale terminal. Sono state testate le procedure di security del Terminal, immediatamente adottate, che hanno consentito di ritrovare due ordigni esplosivi improvvisati (I.E.D.). Immediatamente sono stati allertati (in modalità simulata) gli Enti e le forze di polizia. E' stata poi simulata l' esplosione di un terzo ordigno nei pressi di una delle navi presenti all' ormeggio, che ha provocato un incendio grave a bordo della nave stessa; sono subito scattate le procedure di emergenza per fronteggiare l' incendio. L' esercitazione antincendio con modulo 'security', che ha simulato la sospensione del traffico navale, delle operazioni portuali e il disormeggio d' urgenza delle navi nei pressi dell' area d' incendio, è stata coordinata dal Comando della Capitaneria di porto di Ravenna, per gli aspetti relativo al coordinamento dei soccorsi e delle risorse disponibili (unità navali della Guardia Costiera, personale e mezzi dei servizi tecnico nautici del porto di Ravenna (Corporazione dei Piloti, i Rimorchiatori e gli Ormeggiatori), mentre il Comando Provinciale dei Vigili del fuoco ha gestito la direzione e la responsabilità tecnica dell' impiego dei mezzi e degli uomini delle squadre d' intervento. L' esercitazione di questa mattina ha avuto l' obiettivo di verificare l' efficienza e l' implementazione dei piani di sicurezza marittima dei terminal e del porto, per fronteggiare azioni illecite intenzionali e le comunicazioni via VHF in situazione d' emergenza. L' esito dell' esercitazione stessa è stato molto soddisfacente ed ha visto la collaborazione sinergica di tutte le Autorità e Forze di Polizia intervenute.



Criminalità a Lugo e Jova Beach Party al centro della riunione del Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza

Luca Bolognesi

Lorenzo Jovanotti (Foto Fabio Mitidieri / Shutterstock.com) Questa mattina, mercoledì 11 maggio, la riunione in Prefettura In Prefettura riunione stamattina, mercoledì 11 maggio, del Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza Pubblica presieduto dal Prefetto Castrese De Rosa, alla presenza dei vertici territoriali delle Forze di Polizia, del Sindaco di Lugo Ranalli, dei Comandanti della Capitaneria di Porto, dei Vigili del Fuoco e del ROAN della Guardia di Finanza, dell' Assessore Costantini del Comune di Ravenna, della Polizia Locale e Provinciale, nonché degli organizzatori della manifestazione J ova Beach Party 2022 e del Segretario e del Direttore dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Preliminarmente è stata esaminata la situazione del Comune di Lugo (31.717 abitanti), dove si sono verificati recentemente alcuni atti vandalici nella zona della Galleria adiacente a Piazza Baracca, di proprietà dell' Istituto bancario Credit Agricole , che si trova in situazione di degrado e abbandono da tempo. Finora le interlocuzioni tra il Comune e la proprietà, finalizzate a promuovere una riqualificazione dell' area, non hanno portato a significativi risultati. Per questo, si è convenuto di approfondire la questione in un apposito Tavolo, che sarà convocato dal Prefetto nei prossimi giorni, allo scopo di raggiungere un' intesa sulle misure di sicurezza da predisporre nel sito e sulle prospettive future della struttura. Per quanto concerne invece gli autori degli atti di vandalismo le Forze dell' Ordine hanno già individuato il responsabile che è stato sottoposto a misura restrittiva da parte dell' **Autorità** Giudiziaria. Il Comitato ha poi esaminato alcuni episodi di criminalità comune (furti) verificatisi nei confronti di attività commerciali situate sul litorale di Ravenna. Le attività di indagine in corso potrebbero portare nei prossimi giorni a concreti risultati sugli autori di tali reati. Per quanto concerne la manifestazione J ova Beach Party 2022 in programma a Marina di Ravenna l' 8 e il 9 luglio prossimi, gli organizzatori hanno trasmesso una prima stesura del Piano di sicurezza, che sarà sottoposta in tempi brevi all' esame di tutti i soggetti interessati, principalmente per verificare le misure già condivise nelle precedenti riunioni, quali la suddivisione in settori dell' area interessata, al fine di agevolare i controlli e prevenire eventuali criticità e la creazione di una zona esterna per indirizzare il deflusso in modo corretto e scorrevole. Il Questore Stellino ha confermato di avere già dato avvio ai lavori dei Tavoli tecnici, per l' esame dettagliato dei profili connessi principalmente alla sicurezza pubblica e alla viabilità nell' area interessata dall' evento e che dovranno essere affiancati dall' esame del progetto nell' ambito della Commissione Provinciale di Vigilanza per i Locali di Pubblico Spettacolo. ' Si tratta di un evento - ha dichiarato il Prefetto De Rosa - che richiamerà circa 80.000 appassionati e vogliamo che si svolga nella massima sicurezza. Per questo già dalla prossima settimana



Ravenna24Ore.it

Ravenna

si riunirà la Commissione di Vigilanza e successivamente il Comitato si pronuncerà sul piano di Safety e Security '. Infine sono stati esaminati i profili di criticità connessi al recente avvio della Stagione 2022 presso il Terminal Crociere di Porto Corsini : la carenza del personale in servizio presso l' Ufficio delle Dogane di Ravenna da impiegare in modo specifico ai controlli degli sbarchi e degli imbarchi turistici, oggetto già di una apposita riunione con le OO.SS. Cgil Cisl e Uil e la direzione dell' Ufficio, e l' assetto viario da predisporre in prossimità del Terminal. Al termine della riunione, il Prefetto De Rosa ha richiamato l' attenzione delle Forze dell' Ordine e delle Polizie Locali sull' organizzazione dei servizi di vigilanza per lo svolgimento delle numerose gare ciclistiche che interessano il territorio ravennate, che spesso presentano profili di criticità per l' accavallarsi degli eventi e per la tempistica delle istanze non sempre rispettata. Sulla questione il Prefetto ha assicurato che sarà organizzato un apposito Tavolo operativo con le FF.OO. le Polizie Locali e gli Enti proprietari delle strade per definire le opportune intese.

TCR Ravenna diventa snodo primario per il Bangladesh con collegamento diretto al nord Italia e punta a nuovi mercati

Redazione

T.C.R. Terminal Container **Ravenna** punta allo sviluppo e all'apertura di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh - appena inaugurata e già potenziata, con importanti investimenti come il recentissimo acquisto della gru numero quattro, la 'Ship to Shore' capace di lavorare navi con 18 file di container e con la partecipazione ad importanti fiere internazionali come Macfrut, da poco conclusa. È arrivata questa mattina in **porto** la nave Cape Flores della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che ha potenziato la linea diretta da Chattogram (Bangladesh) a **Ravenna**, inaugurata a fine febbraio dalla nave Songa Cheetah della stessa compagnia. In appena due mesi, il collegamento che di fatto avvicina l'Oriente all'Italia non solo si è consolidato, ma si è intensificato con due navi che da oggi offrono un servizio regolare da e per il Bangladesh. Il volume in export è cresciuto al di là delle aspettative. Infatti, il servizio sta richiamando grande interesse per l'importazione ma anche per l'esportazione di tipologie di prodotti in ambito chimico, della meccanica, dei semilavorati, dei materiali autoadesivi e dei componenti elettronici e anche del settore tessile e abbigliamento. Un risultato che permette a T.C.R. di ampliare le opportunità di aprirsi a nuovi mercati e nuove aree operative che rende il **porto** di **Ravenna** il primo scalo italiano con il Bangladesh. 'Questa nuova connessione ha stimolato l'interesse delle aziende del nord Europa, oltre a quelle del territorio nazionale - spiega Alessandro Battolini Business development Manager di T.C.R. - sono previste infatti, spedizioni intermodali nazionali e internazionali con l'Olanda e la Germania. Inoltre, la presenza di un CFS interno al terminal permette anche di offrire alle aziende la possibilità di svuotamento e di ricarica su altre UTI per una distribuzione su strada e su ferro'. Per gestire l'aumentato traffico di merci tra Bangladesh e Nord Italia, è stato attivato temporaneamente un nuovo collegamento intermodale tra **Ravenna** e Rivalta Scrivia (AL). Mentre a livello internazionale i collegamenti verso il Nord Europa passano da Melzo grazie alla partnership con l'operatore multimodale Hannibal. L'inaspettato e veloce incremento del servizio in termini di volumi di scambio e di sviluppo commerciale in nuove aree si può spiegare con il crescente interesse delle aziende che apprezzano il transit time molto competitivo di soli 20 giorni (quando per la stessa tratta, negli altri porti collegati occorre il doppio del tempo), ma anche per l'alto standard di servizi a valore aggiunto di T.C.R. e per il retroporto strutturato e le ampie soluzioni logistiche offerte dal **porto** di **Ravenna**. Inoltre, T.C.R. offre la possibilità di stoccare grandi quantitativi di merce pericolosa in virtù di rigidi protocolli di sicurezza e grazie all'elevata professionalità del team QSAQQQ; questo incentiva l'interesse delle aziende del settore con un crescente aumento del volume di questa tipologia di merce. 'T.C.R. rafforza il suo ruolo di Gateway



RavennaNotizie.it

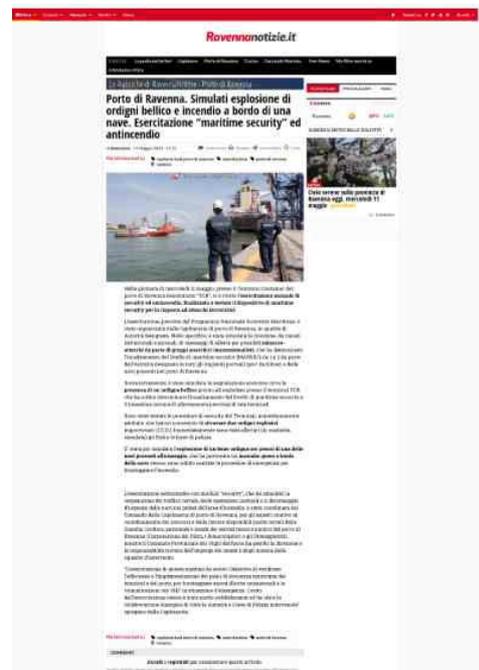
Ravenna

strategico tra Adriatico, Mediterraneo ed Europa e offre servizi adeguati per qualunque tipologia di merce con versatilità e competenza. Il successo della partecipazione alla recente fiera Macfrut dimostra la nostra capacità di rispondere alle richieste di una filiera che ha esigenze logistiche ben precise. È possibile infatti effettuare direttamente all' interno del Terminal operazioni di movimentazione e consolidamento delle merci time sensitive per il successivo invio al mercato e utilizzare le oltre 250 prese reefer presenti nelle nostre aree. Inoltre, con la nuova rotta da/per il Bangladesh diamo alle aziende un' opportunità di sviluppo del loro business. E infine, la posizione geocentrica del porto di Ravenna assicura la migliore logistica di scambi con il nord Europa e con Mediterraneo', conclude il BDM Battolini.

Porto di Ravenna. Simulata esplosione di ordigni bellico e incendio a bordo di una nave. Esercitazione "maritime security" ed antincendio

Redazione

Nella giornata di mercoledì 11 maggio, presso il Terminal Container del **porto di Ravenna** denominato 'TCR', si è svolta l' esercitazione annuale di security ed antincendio, finalizzata a testare il dispositivo di maritime security per la risposta ad attacchi terroristici. L' esercitazione, prevista dal Programma Nazionale Sicurezza Marittima, è stata organizzata dalla Capitaneria di **porto di Ravenna**, in qualità di Autorità Designata. Nello specifico, è stata simulata la ricezione, da canali istituzionali nazionali, di messaggi di allerta per possibili minacce-attacchi da parte di gruppi anarchici insurrezionalisti, che ha determinato l' innalzamento del livello di maritime security (MARSEC) da 1 a 2 da parte dell' Autorità designata in tutti gli impianti portuali (port facilities) e delle navi presenti nel **porto di Ravenna**. Successivamente, è stata simulata la segnalazione anonima circa la presenza di un ordigno bellico pronto ad esplodere presso il terminal TCR, che ha subito determinato l' innalzamento del livello di maritime security a 3 (massima misura di allertamento prevista) di tale terminal. Sono state testate le procedure di security del Terminal, immediatamente adottate, che hanno consentito di ritrovare due ordigni esplosivi improvvisati (I.E.D.). Immediatamente sono stati allertati (in modalità simulata) gli Enti e le forze di polizia. E' stata poi simulata l' esplosione di un terzo ordigno nei pressi di una delle navi presenti all' ormeggio , che ha provocato un incendio grave a bordo della nave stessa; sono subito scattate le procedure di emergenza per fronteggiare l' incendio. L' esercitazione antincendio con modulo 'security', che ha simulato la sospensione del traffico navale, delle operazioni portuali e il disormeggio d' urgenza delle navi nei pressi dell' area d' incendio, è stata coordinata dal Comando della Capitaneria di **porto di Ravenna**, per gli aspetti relativo al coordinamento dei soccorsi e delle risorse disponibili (unità navali della Guardia Costiera, personale e mezzi dei servizi tecnico nautici del **porto di Ravenna** (Corporazione dei Piloti, i Rimorchiatori e gli Ormeggiatori), mentre il Comando Provinciale dei Vigili del fuoco ha gestito la direzione e la responsabilità tecnica dell' impiego dei mezzi e degli uomini delle squadre d' intervento. L' esercitazione di questa mattina ha avuto l' obiettivo di verificare l' efficienza e l' implementazione dei piani di sicurezza marittima dei terminal e del **porto**, per fronteggiare azioni illecite intenzionali e le comunicazioni via VHF in situazione d' emergenza. L' esito dell' esercitazione stessa è stato molto soddisfacente ed ha visto la collaborazione sinergica di tutte le Autorità e Forze di Polizia intervenute' spiegano dalla Capitaneria.



TRC di Ravenna diventa snodo primario per il Bangladesh con collegamento diretto al Nord Italia e punta a nuovi mercati

Redazione

T.C.R. Terminal Container **Ravenna** punta allo sviluppo e all'apertura di nuovi mercati con la nuova rotta per il Bangladesh - appena inaugurata e già potenziata, con importanti investimenti come il recentissimo acquisto della gru numero quattro, la 'Ship to Shore' capace di lavorare navi con 18 file di container e con la partecipazione ad importanti fiere internazionali come Macfrut, da poco conclusa. È arrivata questa mattina in **porto** la nave Cape Flores della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che ha potenziato la linea diretta da Chattogram (Bangladesh) a **Ravenna**, inaugurata a fine febbraio dalla nave Songa Cheetah della stessa compagnia. In appena due mesi, il collegamento che di fatto avvicina l'Oriente all'Italia non solo si è consolidato, ma si è intensificato con due navi che da oggi offrono un servizio regolare da e per il Bangladesh. Il volume in export è cresciuto al di là delle aspettative. Infatti, il servizio sta richiamando grande interesse per l'importazione ma anche per l'esportazione di tipologie di prodotti in ambito chimico, della meccanica, dei semilavorati, dei materiali autoadesivi e dei componenti elettronici e anche del settore tessile e abbigliamento. Un risultato che permette a T.C.R. di ampliare le opportunità di aprirsi a nuovi mercati e nuove aree operative che rende il **porto** di **Ravenna** il primo scalo italiano con il Bangladesh. ' Questa nuova connessione ha stimolato l'interesse delle aziende del nord Europa, oltre a quelle del territorio nazionale - spiega Alessandro Battolini Business development Manager di T.C.R. - sono previste infatti, spedizioni intermodali nazionali e internazionali con l'Olanda e la Germania. Inoltre, la presenza di un CFS interno al terminal permette anche di offrire alle aziende la possibilità di svuotamento e di ricarica su altre UTI per una distribuzione su strada e su ferro '. Infatti, per gestire l'aumentato traffico di merci tra Bangladesh e Nord Italia, è stato attivato temporaneamente un nuovo collegamento intermodale tra **Ravenna** e Rivalta Scrivia (AL). Mentre a livello internazionale i collegamenti verso il Nord Europa passano da Melzo grazie alla partnership con l'operatore multimodale Hannibal.



Prefettura: Tour Jova Beach Party 2022 a Marina di Ravenna, esame della criminalità predatoria nei Comuni di Ravenna e Lugo

Redazione

In Prefettura riunione stamattina del Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza Pubblica presieduto dal Prefetto Castrese De Rosa, alla presenza dei vertici territoriali delle Forze di Polizia, del Sindaco di Lugo Ranalli, dei Comandanti della Capitaneria di Porto, dei Vigili del Fuoco e del ROAN della Guardia di Finanza, dell' Assessore Costantini del Comune di Ravenna, della Polizia Locale e Provinciale, nonché degli organizzatori della manifestazione J ova Beach Party 2022 e del Segretario e del Direttore dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Preliminarmente è stata esaminata la situazione del Comune di Lugo (31.717 abitanti), dove si sono verificati recentemente alcuni atti vandalici nella zona della Galleria adiacente a Piazza Baracca, di proprietà dell' Istituto bancario Credit Agricole , che si trova in situazione di degrado e abbandono da tempo. Finora le interlocuzioni tra il Comune e la proprietà, finalizzate a promuovere una riqualificazione dell' area, non hanno portato a significativi risultati. Per questo, si è convenuto di approfondire la questione in un apposito Tavolo, che sarà convocato dal Prefetto nei prossimi giorni, allo scopo di raggiungere un' intesa sulle misure di sicurezza da predisporre nel sito e sulle prospettive future della struttura. Per quanto concerne invece gli autori degli atti di vandalismo le Forze dell' Ordine hanno già individuato il responsabile che è stato sottoposto a misura restrittiva da parte dell' **Autorità Giudiziaria**. Il Comitato ha poi esaminato alcuni episodi di criminalità comune (furti) verificatisi nei confronti di attività commerciali situate sul litorale di Ravenna. Le attività di indagine in corso potrebbero portare nei prossimi giorni a concreti risultati sugli autori di tali reati. Per quanto concerne la manifestazione J ova Beach Party 2022 in programma a Marina di Ravenna l' 8 e il 9 luglio prossimi, gli organizzatori hanno trasmesso una prima stesura del Piano di sicurezza, che sarà sottoposta in tempi brevi all' esame di tutti i soggetti interessati, principalmente per verificare le misure già condivise nelle precedenti riunioni, quali la suddivisione in settori dell' area interessata, al fine di agevolare i controlli e prevenire eventuali criticità e la creazione di una zona esterna per indirizzare il deflusso in modo corretto e scorrevole. Il Questore Stellino ha confermato di avere già dato avvio ai lavori dei Tavoli tecnici, per l' esame dettagliato dei profili connessi principalmente alla sicurezza pubblica e alla viabilità nell' area interessata dall' evento e che dovranno essere affiancati dall' esame del progetto nell' ambito della Commissione Provinciale di Vigilanza per i Locali di Pubblico Spettacolo. ' Si tratta di un evento - ha dichiarato il Prefetto De Rosa - che richiamerà circa 80.000 appassionati e vogliamo che si svolga nella massima sicurezza. Per questo già dalla prossima settimana si riunirà la Commissione di Vigilanza e successivamente il Comitato si pronuncerà sul piano di Safety e Security '. Infine sono stati esaminati i profili di



criticità connessi al recente avvio della Stagione 2022 presso il Terminal Crociere di Porto Corsini : la carenza del personale in servizio presso l' Ufficio delle Dogane di Ravenna da impiegare in modo specifico ai controlli degli sbarchi e degli imbarchi turistici, oggetto già di una apposita riunione con le OO.SS. Cgil Cisl e Uil e la direzione dell' Ufficio, e l' assetto viario da predisporre in prossimità del Terminal. Al termine della riunione, il Prefetto De Rosa ha richiamato l' attenzione delle Forze dell' Ordine e delle Polizie Locali sull' organizzazione dei servizi di vigilanza per lo svolgimento delle numerose gare ciclistiche che interessano il territorio ravennate, che spesso presentano profili di criticità per l' accavallarsi degli eventi e per la tempistica delle istanze non sempre rispettata. Sulla questione il Prefetto ha assicurato che sarà organizzato un apposito Tavolo operativo con le FF.OO. le Polizie Locali e gli Enti proprietari delle strade per definire le opportune intese.

Capitaneria di porto di Ravenna: esercitazione di "maritime security" ed antincendio in porto

Redazione

Nella giornata di mercoledì 11 maggio, presso il Terminal Container del **porto** di **Ravenna** denominato " TCR ", si è svolta l' esercitazione annuale di security ed antincendio, finalizzata a testare il dispositivo di maritime security per la risposta ad attacchi terroristici. L' esercitazione, prevista dal Programma Nazionale Sicurezza Marittima, è stata organizzata dalla Capitaneria di **porto** di **Ravenna** , in qualità di Autorità Designata. Nello specifico, è stata simulata la ricezione, da canali istituzionali nazionali, di messaggi di allerta per possibili minacce-attacchi da parte di gruppi anarchici insurrezionalisti, che ha determinato l' innalzamento del livello di maritime security (MARSEC) da 1 a 2 da parte dell' Autorità designata in tutti gli impianti portuali (port facilities) e delle navi presenti nel **porto** di **Ravenna**. Successivamente, è stata simulata la segnalazione anonima circa la presenza di un ordigno bellico pronto ad esplodere presso il terminal TCR, che ha subito determinato l' innalzamento del livello di maritime security a 3 (massima misura di allertamento prevista) di tale terminal. Sono state testate le procedure di security del Terminal, immediatamente adottate, che hanno consentito di ritrovare due ordigni esplosivi improvvisati (I.E.D.). Immediatamente sono stati allertati (in modalità simulata) gli Enti e le forze di polizia. E' stata poi simulata l' esplosione di un terzo ordigno nei pressi di una delle navi presenti all' ormeggio, che ha provocato un incendio grave a bordo della nave stessa; sono subito scattate le procedure di emergenza per fronteggiare l' incendio. L' esercitazione antincendio con modulo 'security', che ha simulato la sospensione del traffico navale, delle operazioni portuali e il disormeggio d' urgenza delle navi nei pressi dell' area d' incendio, è stata coordinata dal Comando della Capitaneria di **porto** di **Ravenna**, per gli aspetti relativo al coordinamento dei soccorsi e delle risorse disponibili (unità navali della Guardia Costiera, personale e mezzi dei servizi tecnico nautici del **porto** di **Ravenna** (Corporazione dei Piloti, i Rimorchiatori e gli Ormeggiatori), mentre il Comando Provinciale dei Vigili del fuoco ha gestito la direzione e la responsabilità tecnica dell' impiego dei mezzi e degli uomini delle squadre d' intervento. L' esercitazione di questa mattina ha avuto l' obiettivo di verificare l' efficienza e l' implementazione dei piani di sicurezza marittima dei terminal e del **porto**, per fronteggiare azioni illecite intenzionali e le comunicazioni via VHF in situazione d' emergenza. L' esito dell' esercitazione stessa è stato molto soddisfacente ed ha visto la collaborazione sinergica di tutte le Autorità e Forze di Polizia intervenute.



Ancisi (LpRa): In riparazione la draga ecologica, tanti dubbi ed interrogativi nel porto

Redazione

Il 6 luglio 2021 l' **Autorità Portuale** di Ravenna ha affidato alla società Fincantieri Dragaggi Ecologici i lavori di dragaggio nell' avamposto e nel canale Candiano, che però non sono potuti iniziare perché il 30 agosto 2021 è stata rinvenuta nell' avamposto una bomba d' aereo residuata. Con ordinanza del 25 febbraio 2022, la Capitaneria di Porto, dopo che la Fincantieri le aveva trasmesso l' attestato di bonifica bellica del tratto tra il terminal San Vitale e Marcegaglia, ha autorizzato la società ad effettuare con la draga DECO 1 il dragaggio ecologico dei fanghi portuali nello specchio d' acqua del Candiano frontostante la banchina della società YARA, lungo 950 metri e largo 70. Tutto è sembrato pubblicamente procedere senza remore né preoccupazioni, fino al 25 aprile, quando Lista per Ravenna ha rivolto al sindaco l' interrogazione 'Draghe controverse nel porto di Ravenna' , tuttora in attesa di risposta. Essa riportava le notizie ricevute circa la DECO 1 su 'un' avaria al motore riparabile solo a secco in un cantiere navale' e di ' riparazioni con esito negativo' , che tuttavia non avevano impedito che la draga continuasse ad operare, forse con problemi di sicurezza, specie se di notte. Nessuno a tutt' oggi ha smentito o



precisato alcunché al riguardo, quasi si tratti di un interesse privato, anziché soprattutto pubblico. Sta di fatto che, appena quattro giorni dopo, il 29 aprile, la Fincantieri ha comunicato alla Capitaneria di Porto la sospensione delle proprie attività di dragaggio . Di qui una nuova ordinanza della Capitaneria in data 5 marzo che 'rende noto' come, dal giorno stesso, la Fincantieri avrebbe effettuato lavori di carotaggio (prelevamento di campioni di materiale) nello specchio stesso davanti alla banchina della YARA di propria competenza operativa, 'finalizzati per l' esecuzione di modifiche all' impianto di drenaggio della Draga DECO 1 e per il settaggio dei parametri di funzionamento' . Ed è così, come volevasi dimostrare (notizia di ieri), che la draga Deco 1 è stata affidata al cantiere Rosetti di Marina di Ravenna per essere urgentemente riparata . Giova qui ricordare come la DECO 1 avrebbe dovuto, nel giro di un anno, al costo di 9 milioni di euro, operare nell' avamposto, nel terminal crociere e nel terminal container, per estrarre dai fondali circa 240 mila metri cubi di fanghi. Il grande vantaggio dichiarato è che, grazie alla tecnologia Decomar, la DECO 1, non entrando in contatto con i fondali, avrebbe eliminato la fuoriuscita di materiale e la conseguente risospensione dei fondigli torbidi, come invece avviene nel dragaggio tradizionale, evitando così la diffusione degli agenti inquinanti. Queste fondamentali ed esclusive prerogative avrebbero forse trovato impedimento nella concomitanza dei dragaggi con il transito delle navi? Qualcuno dovrà pur dire qualcosa di certo : chiarire quali lavori la DECO 1 abbia compiuto tra il 22 febbraio del loro inizio e il 5 marzo della sospensione, se utili ed accettabili oppure no; riferire se la riparazione della draga è avvenuta o potrà avvenire,

e con quali tempi; ma soprattutto se il contratto stipulato con la Fincantieri potrà essere onorato nei modi e con le scadenze prescritte, pena dover ammettere che lo sviluppo del porto, dopo vent' anni di stasi, procede col passo del gambero, anziché con quella del suono, come ci viene incessantemente solfeggiato in chiave politica. Integrerò dunque l' interrogazione al sindaco con le domande di cui sopra.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - La Pharma Valley sbarca all' Interporto Vespucci

Presentato il progetto per la realizzazione del polo della logistica legato alla farmaceutica Fa un concreto passo in avanti il progetto del polo della logistica dedicato 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



Informatore Navale

Livorno

, 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). 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

Informatore Navale

Livorno

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 raggiungere 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, Eugenio Giani, 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».

Facility nautica a Rio Marina

RIO MARINA - Realizzare nel porto di Rio Marina una infrastruttura portuale turistica destinata alla nautica da diporto: è questo l'obiettivo del protocollo di intesa siglato dal sindaco elbano Marco Corsini, e dal presidente dell' **AdSP** del **Mar Tirreno Settentrionale**, Luciano Guerrieri. Un accordo strategico - sottolinea l' **AdSP** - che vede le due istituzioni lavorare in tandem ad un progetto che ricomprende sia lo specchio acqueo e le aree a terra prospicienti dello scalo (di pertinenza della Port Authority) che i locali di proprietà comunale che si affacciano sulla banchina (i cosiddetti Voltoni). Con questo protocollo **AdSP** e Comune hanno definito l' iter amministrativo per arrivare all' individuazione di un operatore economico privato cui affidare la costruzione e la gestione della nuova facility. In particolare, l' Ente portuale ha autorizzato il Comune a svolgere la procedura di gara, avvalendosi dell' istituto della finanza di progetto. In tale contesto, il Comune dovrà acquisire il necessario parere dell' **AdSP** su tutti gli atti e documenti di gara afferenti agli aspetti demaniali, marittimi e di sicurezza. «Comune e Port Authority individuano nella collaborazione la chiave di lettura per interpretare e disegnare il futuro del porto di Rio Marina» ha detto il segretario generale dell' **AdSP**, Matteo Paroli. «L' obiettivo comune - ha proseguito Paroli - è chiaro e ben definito: introdurre e precisare ruoli e compiti nell' ambito di un progetto che mira ad incrementare la qualità della fruizione dell' area portuale, riqualificandone le strutture e migliorandone l' offerta turistica». Soddisfatto il sindaco Marco Corsini: «Il porto di Rio Marina ha la caratteristica di avere due 'padroni' e solo se essi vanno d' amore e d' accordo ci può essere sviluppo nell' interesse del paese» ha dichiarato. «E questo è quello che sta accadendo a Rio. Collaborazione, condivisione, unità di intenti e di vedute. Quando succede così, la pubblica amministrazione dà bella immagine di se e la collettività non può che trarne beneficio».



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, traffico merci in aumento: +21,7% rispetto al 2021

Federica Serfilippi

ANCONA - Il dato fa riferimento al primo trimestre dell'anno. Capitolo passeggeri: crescita del 24% rispetto al 2021, ma valore ancora inferiore al periodo pre Covid 11 Maggio 2022 - Ore 19:00 Una veduta del porto di Ancona (foto d'archivio) Sono più che positivi i dati del traffico merci del porto di Ancona nel primo trimestre 2022. Secondo le elaborazioni dell'Ufficio Statistiche dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, lo scalo registra una crescita costante, a doppia cifra rispetto al primo trimestre 2019: +12%. 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». ©

RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico merci in aumento al porto di Ortona

ORTONA . Sono più che positivi i dati del traffico merci del porto di Ortona nel primo trimestre 2022. Secondo le elaborazioni dell'Ufficio statistiche dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, lo scalo registra una crescita costante, a doppia cifra rispetto al primo trimestre 2019: +26%. 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. «L'andamento dei dati 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. (a.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA

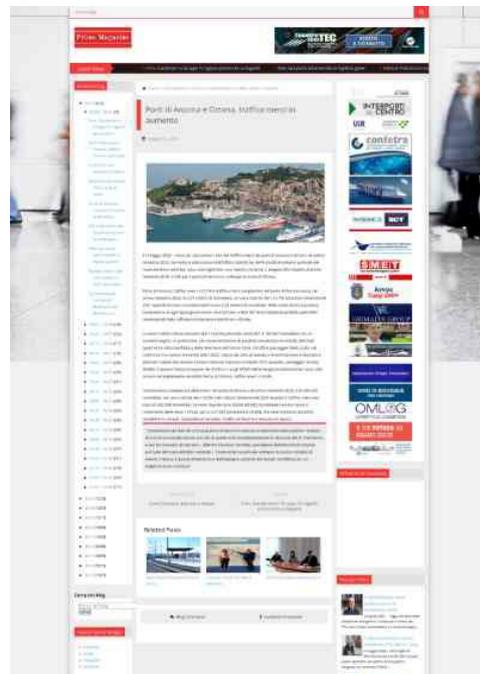


Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porti di Ancona e Ortona, traffico merci in aumento

11 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. 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 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".



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ad Ancona e Ortona traffici in crescita rispetto al 2019

Garofalo, presidente Adsp: 'Sistema dinamico, continueremo ad affiancare il cluster marittimo per favorirne l'ulteriore sviluppo'

'Più che positivi' secondo la locale Autorità di Sistema Portuale i dati del traffico merci dei porti di Ancona e Ortona nel primo trimestre 2022. 'Secondo le elaborazioni dell'Ufficio Statistiche, 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'. 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'. 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'. Per Vincenzo Garofalo, presidente **Adsp**, '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. 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'.



Marina Yachting, Mari scrive al presidente Musolino

FdI e Svolta stigmatizzano il comportamento e le parole contenute nella lettera aperta. Critico anche il M5S. La delibera all' attenzione della commissione sviluppo portuale Condividi CIVITAVECCHIA - Una lettera, indirizzata al presidente dell' **Adsp** Pino Musolino, per fare il punto sull' iter legato al progetto del Roma Marina Yachting. Questa la strada che ha deciso di percorrere il presidente del consiglio Emanuela Mari , alla luce della richiesta di consiglio comunale, da convocare entro venti giorni, presentata dai consiglieri di minoranza. Rivolgendosi direttamente al presidente, nonostante non sia riferimento diretto nella vicenda, Mari spiega che 'gli atti del Marina Yachting sono all' attenzione della commissione sviluppo portuale presieduta dal consigliere Daniele Perello. "In commissione capigruppo una parte dell' opposizione ha evidenziato che fosse necessario un passaggio anche in commissione urbanistica - ha spiegato - in accordo con gli stessi capigruppo ho pertanto inviato una nota al Segretario Generale per dirimere la questione. La risposta è arrivata in data odierna e quindi gli atti del Marina Yachting sono all' attenzione della commissione sviluppo portuale. Tutto ciò nel rispetto delle norme e della trasparenza. Lei, come tutta la città, converrà con me che scelte così importanti, che hanno iter amministrativi in essere dal 2015, meritano tutta l' attenzione e l' approfondimento da parte dell' amministrazione comunale. Spesso interessi sindacali, privati, partitici tentano di spingere o frenare le leve dell' amministrazione pubblica. Anche l' opposizione consigliere con i mezzi di informazione cerca di fare altrettanto. Come lei purtroppo ha avuto modo di toccare con mano, certi metodi non appartengono a chi ha rispetto delle istituzioni, del ruolo ricoperto, e soprattutto del mandato conferito dagli elettori". Parole che non sono piaciute affatto alla stessa opposizione che ha cercato di far spingere l' acceleratore sull' iter, proprio per la sua rilevanza. "Le parole e i toni usati dalla presidente Mari interpreti il suo ruolo di garante e arbitro del consiglio con parzialità e offendendo i consiglieri comunali che esercitano invece del tutto legittimamente il loro ruolo di controllo secondo quanto previsto dallo statuto e dai regolamenti - - spiegano i consiglieri di FdI e Svolta Vincenzo Palombo, Giancarlo Frascarelli e Fabiana Attig - non comprendendo perché la presidente del consiglio comunale, scavalcando anche il Sindaco che è l' unica figura titolata a rappresentare il Comune di Civitavecchia nei rapporti con altri enti e amministrazioni dello Stato, abbia scritto una lettera aperta al presidente dell' ASP su una vicenda relativa al funzionamento del consiglio comunale della quale deve rispondere ai consiglieri comunali, non possiamo non stigmatizzare il comportamento della presidente Mari, rilevando al tempo stesso come la ricostruzione della Mari, evidentemente autoassolutoria rispetto alle tempistiche e alle



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

modalità seguite nell' incardinare l' iter della delibera, non tenga minimamente conto della richiesta - che invece è vincolante, ai sensi appunto dello Statuto e del regolamento del Consiglio - di convocazione del consiglio da parte di un quinto dei Consiglieri Comunali, richiesta di fronte alla quale la Presidente deve convocare il Consiglio entro 20 giorni. Le altre valutazioni della Presidente circa gli "approfondimenti" che richieda una semplice presa d' atto (perché questo è la delibera di cui si parla) sul Marina Yachting, che ha visto iniziare il suo travagliato percorso amministrativo ormai quasi 7 anni fa, sono valutazioni politiche che non spetta a lei, nel suo ruolo di Presidente del Consiglio Comunale fare, ma semmai ai consiglieri nella discussione dell' atto in aula Pucci, dopo aver sentito l' illustrazione della delibera da parte del Sindaco, che ne è il relatore e che sull' importanza della questione si è già espresso positivamente e pubblicamente, in presenza di un rappresentante del Governo. Quello che alla Presidente Mari non può essere consentito in alcun modo è rivolgersi a consiglieri comunali che hanno prodotto una istanza ai sensi delle norme che regolano il Comune e il Consiglio stesso, come portatori di "interessi sindacali, privati, partitici che tentano di spingere o frenare le leve dell' amministrazione pubblica e anche l' opposizione consiliare con i mezzi di informazione cerca di fare altrettanto". Altrettanto allusiva la frase finale rivolta dalla Mari al Presidente Musolino: "Come lei purtroppo ha avuto modo di toccare con mano, certi metodi non appartengono a chi ha rispetto delle istituzioni, del ruolo ricoperto, e soprattutto del mandato conferito dagli elettori". Ciò che emerge è che proprio la presidente del consiglio comunale è la prima ad utilizzare metodi che non possono appartenere in alcun modo a chi abbia rispetto delle istituzioni, del ruolo ricoperto e dell' istituzione consiliare che è chiamata a presiedere, alludendo a presunti comportamenti e interessi di natura di privata che la presidente forse ha avuto modo di conoscere nella sfera a lei vicina ma che di certo non appartengono a noi". Anche il gruppo consiliare del M5S non comprende come mai Mari si sia rivolta al presidente Musolino e non ai consiglieri che le hanno scritto qualche giorno fa. "Come M5S abbiamo accolto e sostenuto fin dal 2015 la realizzazione del progetto per il porto storico che a nostro avviso dovrebbe essere tra le priorità di ogni amministrazione interessata allo sviluppo della città - hanno sottolineato - si tratta di un progetto del valore di decine di milioni che porta lavoro per la sua realizzazione, che porterà equipaggi e turisti ricchi a spendere nella nostra città, che porterà alla riqualificazione dell' area nord del Porto per accogliere i traghetti e che finalmente restituirà il forte Michelangelo alla città. È per questa ragione che, come prevede il regolamento del Consiglio comunale, abbiamo richiesto alla Mari di portare entro 20 giorni una delibera proposta dal sindaco Tedesco il 13 aprile scorso. Il compito del presidente del Consiglio dovrebbe essere quello di dare impulso all' azione amministrativa inoltrando gli atti ricevuti alla commissione competente, competenza che in genere si decide in poche ore, e sollecitando l' espressione del parere alle commissioni entro 20 giorni, oltre i quali gli atti possono essere messi direttamente all' attenzione del Consiglio. Non comprendiamo le ragioni per cui la Mari si rivolga al presidente Musolino, anziché ai consiglieri che le hanno scritto e ai quali deve una risposta al pari dei consiglieri

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di maggioranza, ma soprattutto - hanno concluso - non comprendiamo queste inutili perdite di tempo che si trasformano in ritardi per il nostro territorio che ha enorme bisogno di sviluppo e lavoro, priorità che a quanto pare non sono di questa amministrazione".

Marina Yachting, opposizione perché in ordine sparso?

GIAMPIERO ROMITI Ebbene sì: quando sai di avere la consapevolezza che nella massima assise cittadina (caposaldo indistruttibile e inattaccabile della democrazia) batte forte il cuore delle forze di opposizione, il sospiro di sollievo è liberatorio. Paradisiaco. Ti fa baciare la pelle di seta di nuvole avido di affetto; voli felice; hai la certezza che la città non intende finire in braccio ad un torpore assassino. E la buona novella l' ha

Condividi GIAMPIERO ROMITI Ebbene sì: quando sai di avere la consapevolezza che nella massima assise cittadina (caposaldo indistruttibile e inattaccabile della democrazia) batte forte il cuore delle forze di opposizione, il sospiro di sollievo è liberatorio. Paradisiaco. Ti fa baciare la pelle di seta di nuvole avido di affetto; voli felice; hai la certezza che la città non intende finire in braccio ad un torpore assassino. E la buona novella l' ha veicolata, con stile asciutto e preciso, Francesco Baldini su Civonline.it (10 Maggio), attraverso un titolo che più abbagliante non avrebbe potuto essere: 'Marina Yachting, Mari messa all' angolo: FdI, M5S e Svoltà chiedono il consiglio comunale'. Sarebbe stato anche inutile tuffarsi nel testo (attestante l' urgenza di allestire la 'seduta' all' Aula Pucci per far decollare la delibera relativa alla struttura che trova protagonisti l' imprenditore Edgardo Azzobardi e la 'Société Monégasque Internationale Portuarie e che chissà per quale astruso, e per troppi versi incomprensibile, motivo siafinito, manco fosse uno straccio maleodorante, in fondo ad un cassetto della pur imponente scrivania del Presidente del Consiglio), ma tant' è. Dopo ormai un mese il prezioso documento (peraltro firmato nientemeno che dal sindaco Tedesco e non dal primo che il 13 aprile scorso passava per caso sotto Palazzo del Pincio), costretto a fare 'il morto a galla' in un Mar(i) piatto come una tavola, finalmente tornerà a dare vigorose bracciate tra le onde di un dibattito consiliare che non potranno non risultare tonificanti. Come dire: una tempesta (assolutamente perfetta) dopo una quiete narcotizzante per sviluppo ed occupazione. Ed ora ? 'Elementare Emanuela, hai adesso una manciata di giorni per 'adunare' gli eletti del popolo', le direbbe, con grazia, e in perfetto italiano, Shelorck Holmes. Cresce dunque l' attesa, adesso, per un appuntamento di straordinaria importanza, soprattutto (e il 'soprattutto' andrebbe ripetuto altre mille volte) per Civitavecchia. 'Perché - affermano la troika grillina D' Antò- Lucernoni- Lecis; il tandem meloniano Palombo- Frascarelli e la pasionaria de 'La Svoltà', Attig - non c' è più tempo da perdere. Non può attendere un atto, di grande rilevanza per il futuro della città. Assurdo che giri da quasi trenta giorni senza essere assegnato'. 'E dire - aumentano la dose di critica nei confronti di chi detta delibera ha pensato (malissimo) di congelarla - che nel corso della recente visita del vice ministro alle Infrastrutture, il leghista Alessandro Morelli, il Primo Cittadino davanti al presidente dell' **Adsp** Pino Musolino ha rassicurato sull' importanza di questo progetto per



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

l' amministrazione comunale'. Parole lampanti e ancor più lampante è la prova provata che l' esponente forzista (che guarda dall' alto colleghi e avversari) sia stata indotta da qualcosa misteriosamente tanto rimarchevole da determinare lo stop sorprendentemente venuto alla luce. Tornando all' attualità, uno spicchio di opposizione da lodare, dunque, per la determinazione dimostrata di voler guardare al futuro radioso di Civita vecchia anche attraverso un progetto ambizioso quale il Marina Yachting. Ma, di grazia, il resto della compagnia che si guarda in cagnesco coi centrodestrorsi, in quale angolo sperduto della 'Pucci' è rimasto? Non avrebbe dovuto unirsi il Pd - senza dimenticare il pur attivissimo e apprezzatissimo dottor Tarantino - al coro di Fdi, M5S e 'Svolta' ?. Non sono forse gli 'enricolettiani' a spingere costantemente sul tasto della ripresa economica, dell' incremento dell' occupazione, dello sviluppo ? Dunque? Perché perdere l' occasione di far sentire la propria voce, e amplificarla ancor più, manifestando il duro dissenso sull' andamento lento, anzi lentissimo, dell' azione della Giunta ? E a che pro la bocca cucita, financo, del buon Vittorio Petrelli che - a prescindere dalla sua scelta di offrire gentilmente la stampella agli attuali risicatissimi (numericamente) governanti, 'perché - sostiene convinto - sono al servizio dei cittadini e i provvedimenti che ritengo utili, pur trovandomi nella 'zona' dell' anti-teschismo, li approvo tranquillamente'- ama proclamarsi strenuo difensore dei diritti civili (e il suo impegno sugli 'usi civici' merita oceanici applausi) e sempre pronto a sposare le iniziative virtuose ed essenziali per il decollo della città? Il Marina Yachting, anche per lui (così come i già ricordati Pd e Tarantino), non avrebbe meritato la stessa 'benedizione' dei tre richiedenti il consiglio comunale urgente sulla delibera che lo riguarda ? Non rientra anch' esso (il progetto in questione - ndr -) nell' interesse di Civitavecchia a prescindere dal trovarsi appollaiato o no sulla poltrona comoda del 'comando' ? ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina Yachting, Mari scrive al presidente Musolino

Fdl e Svolta stigmatizzano il comportamento e le parole contenute nella lettera aperta. Critico anche il M5S. La delibera all' attenzione della commissione sviluppo portuale CIVITAVECCHIA - Una lettera, indirizzata al presidente dell' **Adsp** Pino Musolino, per fare il punto sull' iter legato al progetto del Roma Marina Yachting. Questa la strada che ha deciso di percorrere il presidente del consiglio Emanuela Mari , alla luce della richiesta di consiglio comunale, da convocare entro venti giorni, presentata dai consiglieri di minoranza. Rivolgendosi direttamente al presidente, nonostante non sia riferimento diretto nella vicenda, Mari spiega che "gli atti del Marina Yachting sono all' attenzione della commissione sviluppo portuale" presieduta dal consigliere Daniele Perello. "In commissione capigruppo una parte dell' opposizione ha evidenziato che fosse necessario un passaggio anche in commissione urbanistica - ha spiegato - in accordo con gli stessi capigruppo ho pertanto inviato una nota al Segretario Generale per dirimere la questione. La risposta è arrivata in data odierna e quindi gli atti del Marina Yachting sono all' attenzione della commissione sviluppo portuale. Tutto ciò nel rispetto delle



norme e della trasparenza. Lei, come tutta la città, converrà con me che scelte così importanti, che hanno iter amministrativi in essere dal 2015, meritano tutta l' attenzione e l' approfondimento da parte dell' amministrazione comunale. Spesso interessi sindacali, privati, partitici tentano di spingere o frenare le leve dell' amministrazione pubblica. Anche l' opposizione consigliere con i mezzi di informazione cerca di fare altrettanto. Come lei purtroppo ha avuto modo di toccare con mano, certi metodi non appartengono a chi ha rispetto delle istituzioni, del ruolo ricoperto, e soprattutto del mandato conferito dagli elettori". Parole che non sono piaciute affatto alla stessa opposizione che ha cercato di far spingere l' acceleratore sull' iter, proprio per la sua rilevanza. "Le parole e i toni usati dalla presidente del consiglio comunale sono inaccettabili, nella forma e nella sostanza e rendono evidente come la presidente Mari interpreti il suo ruolo di garante e arbitro del consiglio con parzialità e offendendo i consiglieri comunali che esercitano invece del tutto legittimamente il loro ruolo di controllo secondo quanto previsto dallo statuto e dai regolamenti - - spiegano i consiglieri di Fdl e Svolta Vincenzo Palombo, Giancarlo Frascarelli e Fabiana Attig - non comprendendo perché la presidente del consiglio comunale, scavalcando anche il Sindaco che è l' unica figura titolata a rappresentare il Comune di Civitavecchia nei rapporti con altri enti e amministrazioni dello Stato, abbia scritto una lettera aperta al presidente dell' ASP su una vicenda relativa al funzionamento del consiglio comunale della quale deve rispondere ai consiglieri comunali, non possiamo non stigmatizzare il comportamento della presidente Mari, rilevando al tempo stesso come la ricostruzione della Mari, evidentemente autoassolutoria rispetto alle tempistiche e alle

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

modalità seguite nell' incardinare l' iter della delibera, non tenga minimamente conto della richiesta - che invece è vincolante, ai sensi appunto dello Statuto e del regolamento del Consiglio - di convocazione del consiglio da parte di un quinto dei Consiglieri Comunali, richiesta di fronte alla quale la Presidente deve convocare il Consiglio entro 20 giorni. Le altre valutazioni della Presidente circa gli "approfondimenti" che richieda una semplice presa d' atto (perché questo è la delibera di cui si parla) sul Marina Yachting, che ha visto iniziare il suo travagliato percorso amministrativo ormai quasi 7 anni fa, sono valutazioni politiche che non spetta a lei, nel suo ruolo di Presidente del Consiglio Comunale fare, ma semmai ai consiglieri nella discussione dell' atto in aula Pucci, dopo aver sentito l' illustrazione della delibera da parte del Sindaco, che ne è il relatore e che sull' importanza della questione si è già espresso positivamente e pubblicamente, in presenza di un rappresentante del Governo. Quello che alla Presidente Mari non può essere consentito in alcun modo è rivolgersi a consiglieri comunali che hanno prodotto una istanza ai sensi delle norme che regolano il Comune e il Consiglio stesso, come portatori di "interessi sindacali, privati, partitici che tentano di spingere o frenare le leve dell' amministrazione pubblica e anche l' opposizione consiliare con i mezzi di informazione cerca di fare altrettanto". Altrettanto allusiva la frase finale rivolta dalla Mari al Presidente Musolino: "Come lei purtroppo ha avuto modo di toccare con mano, certi metodi non appartengono a chi ha rispetto delle istituzioni, del ruolo ricoperto, e soprattutto del mandato conferito dagli elettori". Ciò che emerge è che proprio la presidente del consiglio comunale è la prima ad utilizzare metodi che non possono appartenere in alcun modo a chi abbia rispetto delle istituzioni, del ruolo ricoperto e dell' istituzione consiliare che è chiamata a presiedere, alludendo a presunti comportamenti e interessi di natura di privata che la presidente forse ha avuto modo di conoscere nella sfera a lei vicina ma che di certo non appartengono a noi". Anche il gruppo consiliare del M5S non comprende come mai Mari si sia rivolta al presidente Musolino e non ai consiglieri che le hanno scritto qualche giorno fa. "Come M5S abbiamo accolto e sostenuto fin dal 2015 la realizzazione del progetto per il porto storico che a nostro avviso dovrebbe essere tra le priorità di ogni amministrazione interessata allo sviluppo della città - hanno sottolineato - si tratta di un progetto del valore di decine di milioni che porta lavoro per la sua realizzazione, che porterà equipaggi e turisti ricchi a spendere nella nostra città, che porterà alla riqualificazione dell' area nord del Porto per accogliere i traghetti e che finalmente restituirà il forte Michelangelo alla città. È per questa ragione che, come prevede il regolamento del Consiglio comunale, abbiamo richiesto alla Mari di portare entro 20 giorni una delibera proposta dal sindaco Tedesco il 13 aprile scorso. Il compito del presidente del Consiglio dovrebbe essere quello di dare impulso all' azione amministrativa inoltrando gli atti ricevuti alla commissione competente, competenza che in genere si decide in poche ore, e sollecitando l' espressione del parere alle commissioni entro 20 giorni, oltre i quali gli atti possono essere messi direttamente all' attenzione del Consiglio. Non comprendiamo le ragioni per cui la Mari si rivolga al presidente Musolino, anziché ai consiglieri che le hanno scritto e ai quali deve una risposta al pari dei consiglieri

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di maggioranza, ma soprattutto - hanno concluso - non comprendiamo queste inutili perdite di tempo che si trasformano in ritardi per il nostro territorio che ha enorme bisogno di sviluppo e lavoro, priorità che a quanto pare non sono di questa amministrazione".

Primo Magazine

Napoli

Costa Toscana debutta a Napoli

11 maggio 2022 - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa **Crociere**, è arrivata ieri 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.



Porti: Corte conti, ok rendiconto Autorità Adriatico meridionale

'Contenuti gli effetti pandemici su movimentazione merci'

(ANSA) - **BARI**, 11 MAG - La Sezione controllo enti della Corte dei conti ha approvato la relazione sulla gestione 2019-2020 dell' Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale, che amministra i porti di **Bari**, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia. Il rendiconto finanziario 2019 - si evidenzia in una nota sul sito della Corte dei conti - chiude in attivo (9.938.393 euro) a fronte del passivo 2020 di 1.518.825 euro, in virtù dell' andamento della gestione in conto capitale (da 7.392.673 euro del 2019 a -1.658.334 euro del 2020) e della riduzione di quello positivo di parte corrente (dai 2.545.720 euro del 2019 ai 139.509 del 2020). L' avanzo di amministrazione è di 48.066.733 euro per il 2019 e 63.397.475 euro per il 2020. I residui attivi a fine biennio sono di 26.106.250 euro (1.600.587 euro quelli cancellati). Sono pari, invece, a 56.042.646 euro i residui passivi (18.450.155 euro quelli eliminati, poiché ritenuti non più dovuti). Il risultato economico 2019, positivo per 2.864.226 euro (a fronte di 2.744.290 euro del 2018), assume segno negativo nel 2020, attestandosi a -1.573.216 euro. La consistenza del patrimonio netto 2019 è di 78.907.118, quella 2020 di 77.333.902, a fronte dei 76.042.893 euro del 2018. Le merci movimentate ammontano a 15.534.238 tonnellate nel 2019 (+2,6% sul 2018) e a 14.145.742 tonnellate nel 2020, con un influsso relativamente contenuto degli effetti pandemici (-8,94%), anche grazie all' incremento del traffico complessivo 2019. Il **porto** di **Bari** registra una crescita delle merci solide movimentate in entrambi gli esercizi (1.965.124 tonnellate nel 2019 e 2.118.676 nel 2020, contro 1.456.186 nel 2018). In aumento, nel 2019, anche le merci varie in colli (4.133.575 tonnellate contro 4.032.899 nel 2018) che, nel 2020, raggiungono quota 3.542.822 tonnellate. Nel **porto** di Brindisi, il più rilevante insieme a **Bari** per movimentazione merci, scendono nel biennio le merci solide (3.009.984 tonnellate nel 2019 e 2.388.842 nel 2020, contro i 3.233.932 del 2018). In calo anche le merci varie in colli (2.367.537 tonnellate nel 2019 e 2.202.490 nel 2020, contro i 2.384.786 del 2018). Il numero passeggeri 2019 è di 2.480.841 (contro i 2.391.311 del 2018), in discesa, per la pandemia, fino ai 633.274 di fine biennio. (ANSA).



Economia

Porti, Corte dei conti approva gestione 2019-2020 dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale

(Teleborsa) - La Sezione controllo enti della Corte dei conti ha approvato la relazione sulla gestione 2019-2020 dell' Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale , che amministra i porti di **Bari**, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia. Il rendiconto finanziario 2019 - fa sapere la Corte dei conti - chiude in attivo (9.938.393 euro) , a fronte del passivo 2020 di 1.518.825 euro, in virtù dell' andamento della gestione in conto capitale (da 7.392.673 euro del 2019 a -1.658.334 euro del 2020) e della riduzione di quello positivo di parte corrente (dai 2.545.720 euro del 2019 ai 139.509 del 2020). L' avanzo di amministrazione è di 48.066.733 euro per il 2019 e 63.397.475 euro per il 2020. I residui attivi a fine biennio sono di 26.106.250 euro (1.600.587 euro quelli cancellati). Sono pari, invece, a 56.042.646 euro i residui passivi (18.450.155 euro quelli eliminati, poiché ritenuti non più dovuti). Il risultato economico 2019, positivo per 2.864.226 euro (a fronte di 2.744.290 euro del 2018), assume segno negativo nel 2020, attestandosi a -1.573.216 euro. La consistenza del patrimonio netto 2019 è di 78.907.118, quella 2020 di 77.333.902, a fronte dei 76.042.893 euro del 2018. I canoni concessori accertati 2019 sono pari a 7.044.409 euro (erano 6.526.650 nel 2018) e la loro percentuale di incidenza aumenta del 29,45%, a fronte di una crescita 2018 del 28,64%. Quelli riscossi si attestano a 6.251.862 euro, con una percentuale di incidenza, su quelli accertati, dell' 88,75% (era il 94,53% nel 2018). I canoni concessori accertati 2020 sono pari a 7.280.569 euro, con una percentuale di incidenza sulle entrate correnti in salita del 36,95% sul 2019. Quelli riscossi ammontano a 6.533.421 euro e la loro percentuale di incidenza, su quelli accertati, è dell' 89,74%. Le merci movimentate ammontano a 15.534.238 tonnellate nel 2019 (+2,6% sul 2018) e a 14.145.742 tonnellate nel 2020, con un influsso relativamente contenuto degli effetti pandemici (-8,94%), anche grazie all' incremento del traffico complessivo 2019. Il **porto** di **Bari** registra una crescita delle merci solide movimentate in entrambi gli esercizi (1.965.124 tonnellate nel 2019 e 2.118.676 nel 2020, contro 1.456.186 nel 2018). In aumento, nel 2019, anche le merci varie in colli (4.133.575 tonnellate contro 4.032.899 nel 2018), che, nel 2020, raggiungono quota 3.542.822 tonnellate. Nel **porto** di Brindisi , il più rilevante insieme a **Bari** per movimentazione merci, scendono nel biennio le merci solide (3.009.984 tonnellate nel 2019 e 2.388.842 nel 2020, contro i 3.233.932 del 2018). In calo anche le merci varie in colli (2.367.537 tonnellate nel 2019 e 2.202.490 nel 2020, contro i 2.384.786 del 2018). Il numero passeggeri 2019 è di 2.480.841 (contro i 2.391.311 del 2018), in discesa, per la pandemia, fino ai 633.274 di fine biennio.



Shipping Italy

Taranto

Marco Caffio porterà alla fiera Break Bulk Europe la nuova consapevolezza del porto di Taranto

-- COMUNICAZIONE AZIENDALE -- La storia di **Taranto** e della sua portualità sta cambiando, c'è una nuova linfa che oggi mette lo scalo ionico in posizione più centrale nella vita della città, quella città che non ha mai avuto corretta coscienza di quanto importante fosse il suo **porto** e di quanto un' economia che prenda ricchezza dal mare possa crescere rapidamente. Secondo Marco Caffio, agente marittimo al vertice dell' azienda omonima che quest'anno compie mezzo secolo d' attività, determinate scelte in passato hanno portato alla perdita di importanti traffici di merci varie, di cantieristica e di attività offshore obbligando, nel contempo, gli operatori a vivere uno stato di concorrenza molto serrata per quei pochissimi traffici rimasti liberi su un mercato saturato dalle scelte logistiche della grande industria. Nei prossimi giorni alla fiera Break Bulk in programma a Rotterdam proprio questa società potrà farsi vanto di avere contribuito e vissuto da protagonista la realizzazione e il completamento di Beleolico, il primo parco eolico offshore nel Mediterraneo, che ha visto la Società Olandese Van Oord curare in joint con il gruppo Renexia l' installazione di 10 turbine in mare. L' agenzia marittima Marco Caffio, raccomandataria della nave da lavoro Mpi Resolution e del rimorchiatore in appoggio Lingestroom, è stata interessata a tutte le fasi operative del progetto garantendo massima assistenza e attività di supporto a operazioni innovative per **Taranto** come ad esempio lo sbarco e l' imbarco di pezzi eccezionali tra diverse unità con uso di gru di bordo. La luce sul futuro dello scalo pugliese parla di attività nuove, distaccate dalla logica del passato e di professionalità di alto livello finalmente riconosciute dal mercato e libere di potersi esprimere con grandi capacità e risultati soddisfacenti. Pur sapendo che il **porto** di **Taranto** ha nella vocazione industriale la sua maggiore peculiarità non possiamo non considerare il cambio di passo portato avanti dall' intero sistema portuale che può offrire oggi, al termine dei lavori di rimodernamento del **porto**, un approdo snello, sicuro con adeguati pescaggi e vicino alle grandi arterie nazionali del trasporto su gomma e ferroviario. Con un retroporto completo ed evoluto si potrà completare l' iter di avvicinamento a quei player strategici che potranno trovare strutture e snellimenti burocratici che possano invitarli a investire su **Taranto**. **Taranto** paga la distanza dalle usuali linee di navigazione con un giorno di navigazione in più per l' entrata e uno per l' uscita, ma potrebbe offrire molteplici servizi e attività agli armatori. Per Caffio una svolta potrebbe essere la creazione di un' area di temporanea custodia doganale all' interno degli spazi portuali e retroportuali che consenta la creazione di un hub del transhipment per il project cargo, le aree di stoccaggio e la preparazione delle imprese portuali e dei servizi tecnico nautici garantirebbero massima resa agli avventori. Inoltre vanno considerate le condizioni meteo che



Shipping Italy

Taranto

a **Taranto** garantiscono circa il 90% dei giorni lavorabili all' anno senza dimenticare possibilità di bunkeraggio tramite la raffineria locale che potrebbe fornire carburanti di elevata qualità ai vettori. C' è grande voglia di sviluppo per nuovi traffici, il crocieristico è ormai realtà con più di 50 scali nella stagione 2022, a salire per gli anni a venire, gli occhi dei più importanti armatori guardano al **porto** di **Taranto** con solidità. L' AdSP del Mar Ionio va ringraziata per l' importante attività di marketing svolta e soprattutto per aver creato con gli operatori portuali locali una squadra affiatata che rema unita verso lo sviluppo di una portualità giovane e dinamica. **Taranto** è ormai un **porto** che può essere definito multifunzionale e aperto a tutte le tipologie di operazioni sia in ambito Europeo che in ambito internazionale ricordando la sua natura sicura e la sua posizione strategica che garantisce massimo comfort quale approdo first in last out sulla via del Far East, non possiamo che guardare con ottimismo al futuro!

Gioia Tauro sempre più intermodale

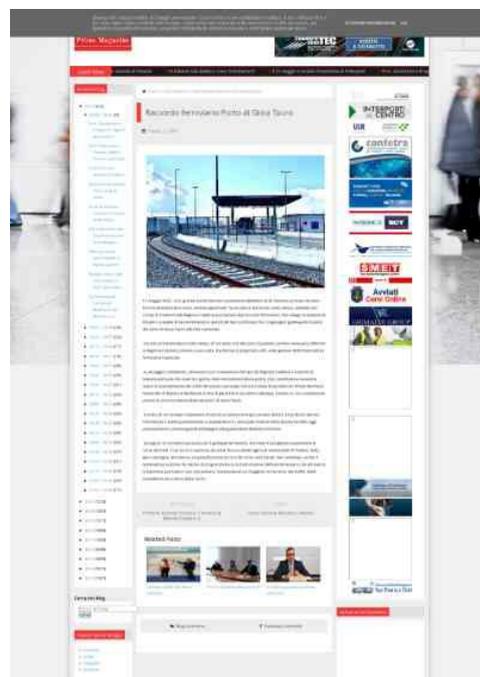
di Redazione

Sono salite a trenta le corse settimanali dei treni in arrivo e in partenza da **Gioia Tauro** e diretti agli hub intermodali di Padova, Nola e Bologna. Lo comunica, in una nota stampa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale. Il presidente dell'Ente portuale, Agostinelli, registra per altro l'importante passo in avanti verso l'intermodalità fatto grazie al trasferimento dal Corap alla Regione Calabria della 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. Per l'AdSP si tratta di «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». Nella nota stampa si legge peraltro come a passaggio completato, RFI e AdSP andranno a sottoscrivere una convenzione per 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.



Raccordo ferroviario Porto di Gioia Tauro

11 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. 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.



AUTORITÀ PORTUALE NORD SARDEGNA. OLBIA PRIMO PORTO D' ITALIA PER TRAFFICO PASSEGGERI

Redazione

I dati di **Assoporti** relativamente alle stime sul traffico passeggeri e anche per il traffico merci ro-ro confermano l' assoluta importanza del porto di Olbia e sconfessano i numeri indicati dal ministro Giovannini per giustificare la sua perplessità in merito all' istituzione dell' Autorità portuale del Nord Sardegna'. Lo afferma Nardo Marino, deputato di Italia Viva. 'Il fatto che Olbia, penalizzata come tutti gli altri porti italiani negli anni di pandemia e restrizioni, abbia oggi ribadito numeri così importanti conferma l' assoluta necessità di ripristinare l' Autorità di sistema portuale del Nord. Chiedo al ministro Giovannini di rivalutare tempestivamente le sue errate considerazioni inviate alla Regione Sardegna, invitandolo a consultare l' ultimo rapporto di **Assoporti**, dal quale apprenderà che il porto di Olbia è primo in Italia per traffico passeggeri e che il traffico complessivo del sistema portuale del Nord Sardegna è superiore a quello di qualsiasi Adsp italiana. Anche sul segmento merci, peraltro, Olbia ha i numeri dalla propria parte rispetto a Cagliari, attuale sede della Adsp unica. A dimostrazione che le istanze avanzate finora sono frutto di valutazioni oggettive che il Mims non può non prendere in considerazione'



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Amministrative, Cerreti sesto assessore designato da Croce

Un ulteriore tassello viene aggiunto alla squadra di assessori designati al fianco di Maurizio Croce. Dopo i cinque assessori presentati in prima battuta nelle scorse settimane, il candidato sindaco di **Messina** del centrodestra annuncia il nome di Roberto Cerreti, già componente del Consiglio della Provincia regionale di **Messina** (ora Città Metropolitana) che ha profuso, negli ultimi nove anni, il suo impegno ricoprendo diversi importanti ruoli tecnici per amministrazioni regionali e nazionali occupandosi di razionalizzazione delle società regionali, sviluppo economico, internazionalizzazione delle produzioni locali e demanio marittimo. "La nostra squadra si rafforza - commenta Maurizio Croce -. Sono felice di dare il mio personale benvenuto a bordo ad una figura dotata di un potenziale che potrà solidificare ed espandere lo spirito di tenacia e di competenza che contraddistingue il gruppo di lavoro che stiamo formando. Roberto Cerreti - aggiunge Croce - porta in dote al nostro progetto un'ulteriore iniezione di passione e di esperienza politico-amministrativa che saranno fondamentali per affrontare la grande sfida che ci attende".



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Eleme2022, Croce ha un nuovo assessore: Roberto Cerreti

Redazione sport

Un ulteriore tassello viene aggiunto alla squadra di assessori designati al fianco di Maurizio Croce. Dopo i cinque assessori presentati in prima battuta nelle scorse settimane, il candidato sindaco di **Messina** del centrodestra annuncia il nome di Roberto Cerreti, già componente del Consiglio della Provincia Regionale di **Messina** (ora Città Metropolitana) che ha profuso, negli ultimi 9 anni, il suo impegno ricoprendo diversi importanti ruoli tecnici per amministrazioni regionali e nazionali, occupandosi di razionalizzazione delle società regionali, sviluppo economico, internazionalizzazione delle produzioni locali e demanio marittimo. «La nostra squadra si rafforza - commenta Maurizio Croce - Sono felice di dare il mio personale 'benvenuto a bordo' ad una figura dotata di un potenziale che potrà solidificare ed espandere lo spirito di tenacia e di competenza che contraddistingue il gruppo di lavoro che stiamo formando. Roberto Cerreti - aggiunge Croce - porta in dote al nostro progetto un' ulteriore iniezione di passione e di esperienza politico-amministrativa che saranno fondamentali per affrontare la grande sfida che ci attende». Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.



Messina. Il sesto assessore designato da Croce è Roberto Cerreti

Carmelo Caspanello

Il candidato sindaco del centrodestra: "Un' altra iniezione di esperienza e passione per il nostro progetto" **MESSINA** - Il candidato sindaco del centrodestra Maurizio Croce ha annunciato il nome del sesto assessore. Dopo i cinque entati in prima battuta nelle scorse settimane, Croce, ha annunciato che farà parte della squadra anche Roberto Cerreti, già componente del Consiglio della Provincia regionale di **Messina** (ora Città Metropolitana) che ha "profuso, negli ultimi 9 anni, il suo impegno ricoprendo diversi importanti ruoli tecnici per amministrazioni regionali e nazionali, occupandosi di razionalizzazione delle società regionali, sviluppo economico, internazionalizzazione delle produzioni locali e demanio marittimo". "La nostra squadra si rafforza - commenta Maurizio Croce - Sono felice di dare il mio personale 'benvenuto a bordo' ad una figura dotata di un potenziale che potrà solidificare ed espandere lo spirito di tenacia e di competenza che contraddistingue il gruppo di lavoro che stiamo formando. Roberto Cerreti - aggiunge Croce - porta in dote al nostro progetto un' ulteriore iniezione di passione e di esperienza politico-amministrativa che saranno fondamentali per affrontare la grande sfida che ci attende".



Assorimorchiatori, Dellepiane è il nuovo presidente

E' anche Ad per l' Italia di Rimorchiatori mediterranei

Alberto Dellepiane è il nuovo presidente di Assorimorchiatori, l' associazione italiana armatori di rimorchio, che quest' anno compie 70 anni. Genovese, amministratore delegato Italia di Rimorchiatori Mediterranei, una delle più importanti realtà del rimorchio portuale in Europa, che fa parte del gruppo Rimorchiatori Riuniti, Alberto Dellepiane ricopre da oggi il ruolo che quindici anni fa era stato di suo padre, Giovanni Dellepiane. L' imprenditore prende il posto di Luca Vitiello che ha guidato la categoria per due mandati, e sarà affiancato nel consiglio dal vicepresidente Alessandro Russo, da Corrado Neri con delega ai porti, Paolo Visco (delega alle relazioni industriali), Paola Barretta, Alberto Cattaruzza (tesoriere) e Pio Pugliese. (ANSA).



Il Nautilus

Focus

Gnl: picco delle importazioni in Europa

Genova . Le importazioni di Gnl in Europa raggiungono il picco, con l' invasione russa dell' Ucraina che sta avendo un impatto sulle rotte di trasporto del gas naturale liquefatto (Gnl) in tutto il mondo. Secondo un recente rapporto del broker marittimo Bancbero Costa, l' Unione Europea ha importato via mare 22,1 milioni di tonnellate di Gnl nel primo trimestre del 2022, con un aumento del 72,8% rispetto allo stesso periodo del 2021 (12,8 milioni). Con questi dati, l' UE è oggi il più grande importatore mondiale con una quota del 20,9%, davanti al Giappone (19,7%) e alla Cina (15,7%). Sia la Cina e sia il Giappone hanno registrato un calo delle importazioni di Gnl nel primo trimestre del 2022. Ancora secondo Bancbero Costa, c' è stato anche un notevole aumento delle importazioni di Gnl dagli USA verso l' UE. Durante i primi tre mesi del 2022, l' UE ha importato 10,4 milioni di tonnellate dall' altra sponda dell' Atlantico, il che rappresenta un aumento eccezionale del 234,8% rispetto ai 3,1 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 2021. Gli Stati Uniti detenevano una quota del 46,9% delle importazioni di Gnl marittimo dell' UE durante il primo trimestre del 2022. L' invasione russa dell' Ucraina ha spinto l' Europa ad assicurarsi fonti di energia alternative e ha invertito la tendenza al ribasso degli ultimi due anni.

www.bancosta.com.



Il Nautilus

Focus

Where are all the containers?

Hamburg. 'Dove sono tutti i container?' Questo è il titolo dell' ultimo rapporto mensile sulla logistica dei container pubblicato da Container xChange. L' analisi evidenzia che l' Europa sta affrontando una carenza di container a causa di due eventi a livello macro: i lockdown in Cina e la guerra Russia - Ucraina. Sia il blocco della Cina e sia la guerra russa stanno determinando un impatto sul volume, sulla capacità e sui prezzi dei container nei porti europei. E sebbene la carenza di container sia persistente, anche il flusso dei movimenti portuali - indicatore di capacità e rendimento di un porto - è diminuito. 'I porti di Anversa e Rotterdam hanno movimentato un volume di container inferiore nel primo trimestre del 2022, rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. I container destinati ai porti europei si stanno ora accumulando nei porti cinesi (a causa dei lockdown), causando potenzialmente un maggiore caos nelle prossime settimane o addirittura mesi. Se i blocchi persistono, i volumi di capacità/rendimento subiranno un ulteriore impatto nei prossimi mesi per questi porti in Europa', ha affermato Christian Roeloffs, co-fondatore e CEO di Container xChange. Un altro fenomeno, riportato nel rapporto con due slide, è il calo dei prezzi dei container in Europa. Il prezzo medio dei container da 20 piedi DC (Dry Container) e 40 piedi HC (High Cube a pieno carico) è diminuito nei porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo. Secondo l' analisi, i prezzi medi per i container High Cube da 40 piedi (a pieno carico) hanno raggiunto il picco nel luglio 2021 (a circa \$ 4.400) e da allora sono stati in calo continuo in questi porti. Uno sguardo più da vicino ai dati mostra che questi prezzi sono ulteriormente diminuiti drasticamente subito dopo l' invasione russa dell' Ucraina (da \$ 3.350 il 23 febbraio a \$ 2.760 il 3 maggio 2022). La carenza di container nei principali porti europei è destinata a incidere sulle attività commerciali della regione. E le industrie maggiormente colpite da questi eventi globali sono alle prese con strategie per reinventare le catene di approvvigionamento per la continuità aziendale. La guerra Russia - Ucraina sta avendo terribili conseguenze sulla catena di approvvigionamento europea. Ma a livello macro, i due impatti immediati sono: l' aumento dei prezzi dell' energia e l' inflazione risultante da questa guerra. Questi ultimi due impatti creeranno ulteriormente uno squilibrio tra domanda e offerta tra i settori e le regioni; da un lato, questo può far aumentare la domanda di beni, e dall' altro un ulteriore aumento della domanda di servizi di trasporto. Di certo, è che non sarà più possibile mettere in campo una strategia di approvvigionamento con le stesse declinazioni di prima; i mutevoli modelli di domanda-offerta peggioreranno lo squilibrio dei container a livello globale. Infatti, i vari lockdown in Cina hanno rallentato la supply chain globale: il numero di volte in cui un container si sposta dall' origine di esportazione al destinatario di importazione ha avuto un impatto significativo, compromettendo anche le previsioni a breve



Il Nautilus

Focus

termine della disponibilità dei container e dei prezzi dei container. Il rapporto analitico di Container xChange invita le aziende, come strategia prossima, a diversificare le catene di approvvigionamento per ridurre al minimo i rischi verso una concentrazione di catene di approvvigionamento in poche aree, regioni o paesi; in sostanza le aziende dovranno approvvigionarsi in zone più ampie di paesi e aree geografiche. Occorrerà reinventare le loro catene di approvvigionamento, le rotte commerciali, le posizioni dei partner, il controllo dei partner (soprattutto ora che ci sono sanzioni di primo, secondo e terzo ordine su molte aziende) e le rotte dei container; la stessa diramazione delle rotte commerciali aiuterà a distribuire i rischi e allo stesso tempo a reperire lo stesso componente da più regioni. 'Nei tempi pre-pandemia - fa notare il rapporto - la catena di approvvigionamento era incentrata su prezzi efficienti e modello di consegna just-in-time per realizzare maggiori profitti. È un dato di fatto che i rischi sono ridotti al minimo mediante la diversificazione. Se si applica la stessa logica alle catene di approvvigionamento, la diversificazione potrebbe essere una direzione strategica comprovata che le aziende potrebbero adottare per il business'. Container xChange è una delle prime dieci società tecnologiche di logistica a livello globale e il mercato neutrale in più rapida crescita al mondo per il leasing e il commercio di container. L'azienda ha la sua genesi nell'anno 2015, quando il Dr. Johannes Schlingemeier e Christian Roeloffs hanno identificato il problema del riposizionamento dei container vuoti come consulenti del Boston Consulting Group e hanno escogitato una primissima soluzione a livello di settore basata su excel per collegare fornitura e domanda nella logistica dei container. Più di 800 aziende utilizzano xChange per ottenere trasparenza del mercato, evitare spese di controstellie e detenzione e migliorare la flessibilità operativa; e grazie alla Tankcontainerfinder.com è possibile individuare la posizione del container nel mondo. Oggi, Container xChange vanta 240 dipendenti provenienti da oltre 65 paesi, il che rende le operazioni sui container più agevoli per oltre 1000 Compagnie di navigazione. Abele Carruezzo.

Opere pubbliche: firmati Dpcm per 15 commissariamenti, nominati 12 commissari straordinari

I Dpcm dovranno ora essere registrati dalla Corte dei Conti Roma . Prosegue l' iter dei commissariamenti delle opere pubbliche. Dopo i pareri espressi dalle competenti Commissioni parlamentari, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha firmato i decreti di nomina di dodici commissari straordinari per quindici nuove opere. I Dpcm dovranno ora essere registrati dalla Corte dei Conti. Si conclude così la fase dei commissariamenti avviata con il decreto-legge 'Sbloccacantieri' per accelerare la realizzazione di lavori particolarmente complessi. Le 15 opere attivano una spesa per investimenti pari a 3,25 mld di euro, così ripartiti: 791 milioni di euro al Nord, 72 milioni al Centro e quasi 2,4 miliardi al Sud. La maggior parte degli interventi riguarda opere complementari o di sistema a interventi già commissariati con i precedenti due Dpcm del 16 aprile 2021 e del 5 agosto 2021. Le opere commissariate: Infrastrutture stradali -Raccordo autostradale Valtrompia (Concesio - Sarezzo - Lumezzane) -SS 275 Maglie - Santa Maria di Leuca II lotto - complementare all' intervento del I° lotto già commissariato con Dpcm del 5 agosto 2021 -SS 1 Aurelia - completamento della variante di Sanremo - complementare agli interventi sull' Aurelia bis, già commissariati con il Dpcm del 5 agosto 2021 Infrastrutture ferroviarie -Nodo Ferroviario Bari-Nord - complementare all' intervento relativo alla tratta di AV Napoli-Bari, già commissariato con il Dpcm del 16 aprile 2021 -Velocizzazione della Milano-Genova - complementare all' intervento relativo al quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo - Pavia, già commissariato con il Dpcm del 5 agosto 2021 -Collegamento ferroviario tra Olbia e l' aeroporto -Caltagirone - Gela - ripristino e ammodernamento del tratto ferroviario -Anello ferroviario di Palermo - completamento II fase -Brindisi - Raccordo ferroviario Infrastrutture per il trasporto rapido di massa -Prolungamento dal centro di Catania fino all' aeroporto di Fontana Rossa, complementare all' intervento relativo al potenziamento della Circumetnea di Catania già commissariato con Dpcm del 5 agosto 2021. -Infrastrutture portuali -Porto di Venezia - realizzazione del Terminal container di Montesyndial' -Brindisi - Opere di completamento dell' infrastrutturazione del porto Infrastrutture idriche al Sud - Invaso di Campolattaro (Benevento) Edilizia statale -Palazzo di Giustizia di Milano -Caserma a Tuscania, sede del Gruppo intervento speciale di Livorno (I° Lotto). Sulle opere commissariate, che sono di rilevanza esclusivamente locale o regionale, è stata acquisita l' intesa dei Presidenti delle Regioni interessate.



Stabile il traffico dei container movimentato nel primo trimestre del 2022 dai terminal di Eurokai

I terminal tedeschi di Eurogate hanno movimentato quasi due milioni di teu (-5,0%) e quelli italiani di Contship Italia 429mila teu (+0,6%) Nel primo trimestre di quest' anno i terminal portuali che fanno capo al gruppo tedesco Eurokai hanno movimentato un traffico dei container pari a 3,12 milioni di teu, con un lieve incremento del +0,3% sui primi tre mesi del 2021, crescita che è stata generata dal sensibile rialzo del volume di traffico movimentato dai terminal del gruppo in Marocco, Cipro e Russia, mentre il traffico movimentato nei porti italiani ha registrato un leggero aumento del +0,6% e quello totalizzato nei porti tedeschi ha segnato un calo del -5,0%. In particolare, in Germania, dove il dato complessivo è stato di 1,99 milioni di teu movimentati dai terminal di Eurogate, la joint venture 50:50 tra Eurokai e la connazionale BLG Logistics, se i volumi movimentati nel porto in acque profonde di Wilhelmshaven hanno mostrato una decisa progressione del +45,0% essendo stato pari a 195mila teu, il traffico nei porti di Bremerhaven ed Amburgo ha accusato una decisa contrazione essendo stato pari rispettivamente a 1,23 milioni e 567mila teu. In Italia, dove l' attività è operata dalla Contship Italia che è partecipata al 66,6% da Eurokai e al 33,4% da Eurogate, il traffico totale è stato di 429mila teu, di cui 305mila movimentati nel porto di La Spezia (+1,3%), 75mila in quello di Salerno (-5,9%) e 49mila nel porto di Ravenna (+7,6%). Nei primi tre mesi del 2022 gli altri terminal del gruppo Eurokai hanno movimentato 703mila teu, con una progressione del +18,6% registrata nonostante la perdita per Eurokai dei volumi movimentati nel porto di Lisbona dalla società terminalista Liscont, dalla quale alla fine dello scorso anno il gruppo tedesco è uscito avendo ceduto il 16,34% del capitale dell' impresa portoghese all' azionista di maggioranza Yilport Iberia del gruppo turco Yildirim. Nel primo trimestre di quest' anno il traffico movimentato nel porto marocchino di Tanger Med è stato pari a 605mila teu (+22,9%), quello movimentato nel porto cipriota di Limassol a 92mila teu (-0,5%) e il traffico totalizzato nel porto russo di Ust-Luga a 6mila teu (-25,2%). Comunicando i dati dei volumi movimentati dai terminal nei primi tre mesi del 2022, Eurokai ha specificato che nel periodo gli introiti dell' italiana Contship Italia sono aumentati sensibilmente rispetto al primo trimestre dello scorso anno e il gruppo tedesco ritiene che la partecipata italiana chiuderà l' intero esercizio 2022 con un utile superiore a quello registrato lo scorso anno.



Informare

Focus

Assarmatori, bene gli emendamenti della Commissione parlamentare europea TRAN a salvaguardia dei servizi marittimi per la continuità territoriale e delle autostrade del mare

Per l'associazione italiana, l'inserimento del trasporto marittimo nell'ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-UE. Assarmatori ha espresso apprezzamento per il voto positivo dei giorni scorsi della Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo al progetto di parere (relatore Novakov) sulla proposta di direttiva che prevede di includere lo shipping nel sistema europeo ETS di scambio di quote di emissioni (del 29 aprile 2022). «Si tratta - ha spiegato il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina - di una svolta importantissima, che segue la risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano. Gli emendamenti della Commissione TRAN - ha chiarito Messina - sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l'Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo. Inoltre viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell'ambito dell'eventuale inclusione dello

shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un "Fondo per la transizione marittima", utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici». Assarmatori ha rivendicato che dalla Commissione parlamentare TRAN è arrivato anche un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo dall'associazione italiana: «le scelte compiute dall'Europa sull'ETS - ha rilevato Assarmatori - minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all'Unione Europea come quelli del Nord Africa». Secondo Assarmatori, «l'inserimento del trasporto marittimo nell'ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-EU». Per l'associazione, «tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l'iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell'Unione Europea: ciò all'interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all'interno dell'Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti UE». «Ora - ha aggiunto Messina - esprimiamo l'auspicio che il governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell'UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo». Assarmatori si è soffermata anche sull'approvazione del Parlamento europeo, nella plenaria dello scorso 5 maggio, di una risoluzione sull'impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto, documento in cui si esprime «preoccupazione per l'impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle



Informare

Focus

catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante» e in cui si sottolinea che «una combinazione di prezzi più elevati per l' energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito», invitando la Commissione «a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto nel mercato dell' UE e a offrire rapidamente sostegno». «Anche in questo caso - ha osservato Messina - si tratta di tematiche che Assarmatori ha portato da tempo all' attenzione dell' opinione pubblica. Il rischio che le tensioni geopolitiche si riflettano economicamente sui consumatori, senza interventi adeguatamente calibrati, è concreto e in alcuni casi già in atto. Tutto questo mette a repentaglio la ripresa dalla pandemia, in particolare nel comparto turistico e più in generale dei servizi passeggeri, oltre che delle merci».

Informare

Focus

Il disegno di legge del governo di Londra per assicurare ai marittimi dei traghetti il salario minimo desta perplessità e non piace affatto ai porti

Per la British Ports Association e per Nautilus International (che ha presentato una Fair Ferries Strategy), tra gli scogli c'è quello del rispetto degli obblighi nei confronti del diritto marittimo internazionale. In occasione del Discorso della Regina letto ieri dal principe Carlo erede al trono britannico in occasione dell'inaugurazione dell'avvio della nuova sessione parlamentare è stato presentato il disegno di legge sul salario minimo dei marittimi impiegati nei servizi marittimi regolari che approdano ai porti del Regno Unito. Si tratta della proposta legislativa che è stata definita dal governo a seguito della decisione attuata a metà marzo da P&O Ferries di licenziare in tronco 800 marittimi che ha suscitato accese proteste tuttora non sopite tanto che anche ieri ci sono state manifestazioni di contestazione sotto la sede londinese della DP World, il gruppo di Dubai che possiede la compagnia di navigazione (del 17 marzo 2022). Obiettivo del disegno di legge è che questi marittimi ricevano un salario equivalente almeno al salario minimo nazionale del Regno Unito. L'intenzione è di vietare ai traghetti con marittimi a cui non viene pagato l'equivalente del salario minimo di attraccare nei porti del Regno Unito.

Trattandosi per lo più di rotte marittime internazionali, il governo di Londra ha specificato che sta affrontando questo tema nell'ambito di discussioni bilaterali in corso con Francia, Olanda, Spagna, Germania, Irlanda e Danimarca, con lo scopo di assicurare che le rotte marittime tra le varie nazioni diventino dei veri e propri "corridoi salariali minimi". Il ministro dei Trasporti ha confermato l'assoluta volontà del governo di andare sino in fondo: «non ci fermeremo davanti a nulla - ha assicurato Grant Shapps - per garantire che i marittimi nei porti del Regno Unito vengano pagati in modo equo. Le vergognose azioni di P&O Ferries - ha aggiunto il ministro - non rappresentano i principi del nostro settore marittimo che è leader a livello mondiale e cambiare la legge sulla salvaguardia delle retribuzioni dei marittimi costituisce un chiaro segnale per tutti circa il fatto che non tolleremo vessazioni economiche sui lavoratori. Proteggeremo tutti i marittimi che navigano regolarmente da e per i porti del Regno Unito e ci assicureremo che non siano esclusi dal lavoro. Gli operatori di traghetti che fanno scalo regolarmente nei porti del Regno Unito - ha minacciato Shapps - subiranno delle conseguenze se non pagano equamente i propri lavoratori». Intenzione del governo è di modificare la legge sulle retribuzioni dei marittimi nel corso della sessione parlamentare appena inaugurata e a tal fine ha aperto un periodo di consultazione con il settore marittimo e portuale della durata di quattro settimane. Le prime perplessità sul contenuto della proposta sono giunte dalla British Ports Association (BPA). Anzi, più che dubbi, l'associazione dei porti britannici ha affermato in pratica che la proposta di legge non sta in piedi. «La creazione di nuove regole per i porti affinché regolamentino le navi in questo modo - ha replicato l'associazione



Informare

Focus

- è senza precedenti. L' applicazione del salario minimo - ha spiegato la BPA - non è un' area in cui i porti hanno una specifica competenza. Questo dovrebbe essere un lavoro per la Maritime & Coastguard Agency o per l' HM Revenue & Customs. I porti - ha ricordato l' associazione - facilitano il movimento sicuro ed efficiente di navi, merci, passeggeri e attività marittime, non sono regolatori». Ma la critica dell' associazione dei porti britannici non si ferma qua: «non è chiaro - ha specificato la BPA - se il disegno di legge conseguirà gli obiettivi del governo di migliorare annosi problemi che riguardano i marittimi. La nostra iniziale valutazione è che potrebbe non essere compatibile con gli obblighi del Regno Unito nell' ambito dei trattati internazionali o con gli attuali principi che regolano il nostro settore portuale indipendente». Ribadendo che ad avviso della BPA il compito di assicurare che ai marittimi venga pagato il salario minimo dovrebbe ricadere sulla Guardia Costiera e non sui porti, il direttore generale della British Ports Association, Richard Ballantyne, ha rilevato che il governo ritiene che la Maritime & Coastguard Agency non possa farlo «sulla base degli obblighi del Regno Unito nei confronti del diritto marittimo internazionale, dato che ogni nave è soggetta alle regole, comprese quelle salariali, del suo Stato di bandiera, ovvero del Paese in cui la nave è registrata. I ministri - ha osservato Ballantyne - ritengono di poter aggirare questo problema imponendo ai porti l' obbligo di dare corso alle disposizioni "interne". La BPA - ha specificato - è preoccupata per le aspettative del governo del Regno Unito di utilizzo dei porti come strumento di polizia marittima. Il settore - ha ricordato Ballantyne - non è attrezzato per queste sfide che sono assegnate più tipicamente alle agenzie governative. Nel Regno Unito ci sono 36 agenzie governative che dispongono di poteri ai confini, tra cui la HMRC e la Border Force. Negli ultimi tre decenni - ha concluso Ballantyne - la politica portuale del governo nei quattro Stati del Regno Unito è stata quella di sostenere un settore portuale indipendente e aperto. Ciò ha avuto successo avendo come esito un settore portuale che è resiliente e che ha investito ingenti somme di capitale privato in competenze e in infrastrutture». Pur accogliendo con favore le iniziative volte ad estendere i diritti dei marittimi che lavorano sui traghetti che scalano i porti del Regno Unito, anche il sindacato Nautilus International ha manifestato alcune perplessità circa i possibili esiti della nuova normativa presentata dal governo. Ricordando che «i marittimi che lavorano sui traghetti tra porti del Regno Unito, ad esempio tra Larne e Cairnryan, sono già assoggettati al salario minimo nazionale», il sindacato ha osservato che «una legislazione nazionale che applichi il salario minimo nazionale ai traghetti impiegati su rotte internazionali da e per il Regno Unito, ancorché rappresenti un' iniziativa gradita, non impedirà le azioni di P&O Ferries e di altri volte a destabilizzare il settore dei traghetti del Regno Unito e a minacciare il lavoro di un maggior numero di marittimi residenti nel Regno Unito. Senza urgenti misure legislative complementari volte a far rispettare i "corridoi salariali minimi" proposti dal ministro quale parte del suo pacchetto - ha spiegato Nautilus International - da sola la legislazione britannica non garantirebbe ai marittimi che lavorano sui traghetti in viaggi internazionali di ricevere regolarmente almeno il salario minimo. In questo senso - ha evidenziato il sindacato - la

Informare

Focus

cooperazione internazionale è essenziale». Nautilus International ha inoltre ricordato di aver presentato al governo, assieme al sindacato RMT e a rappresentanti del settore, la "Fair Ferries Strategy", proposta che ha lo scopo di creare standard minimi di occupazione e sicurezza nell' ambito degli accordi contrattuali collettivi nel settore dei traghetti. La proposta prevede per tutte le società di traghetti che operano con il Regno Unito l' obbligo di collaborare con le parti sociali britanniche e di applicare come minimo quanto concordato, con le competenze sulla verifica del rispetto di questi obblighi affidate alla Maritime & Coastguard Agency. «Siamo lieti - ha ribadito il segretario generale di Nautilus International, Mark Dickinson - che il governo voglia garantire che le spregevoli azioni di P&O Ferries non possano più verificarsi. Sfortunatamente - ha specificato - il Discorso della Regina non affronta le complessità dell' impiego marittimo e del porre fine alla possibilità per i datori di lavoro di sfruttare i loro professionisti marittimi. Gli emendamenti all' Harbour' s Act che il governo presenterà - ha avvertito Dickinson - semplicemente non conseguirebbero il risultato desiderato di imporre una retromarcia a P&O Ferries e di garantire che ciò non possa mai più accadere».

Informare

Focus

I sindacati chiedono all' ILO un' azione urgente in favore degli 800 marittimi licenziati dalla P&O Ferries

Accusa al governo di Londra di aver violato anche i trattati internazionali Un gruppo di sindacati e di federazioni sindacali, tra cui l' International Transport Workers' Federation (ITF), la Nautilus International, la Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), la Trades Union Congress (TUC), l' European Transport Workers' Federation (ETF) e l' International Trade Union Confederation (ITUC), hanno presentato una denuncia formale presso l' International Labour Organization (ILO) chiedendo all' agenzia delle Nazioni Unite un intervento urgente in favore degli 800 marittimi che sono stati licenziati in tronco lo scorso marzo da P&O Ferries (del 17 marzo 2022). Nella denuncia, a conferma delle perplessità manifestate dalla Nautilus International sulla proposta legislativa presentata ieri dal governo di Londra per salvaguardare i diritti dei marittimi (dell' 11 maggio 2022), si rileva l' incapacità del governo del Regno Unito di far rispettare le leggi sul lavoro e di applicare sanzioni per assicurare il rispetto delle norme a seguito dell' iniziativa di P&O Ferries che - hanno ricordato le organizzazioni sindacali - è stata assunta in violazione delle leggi come ammesso dalla stessa compagnia di navigazione. Iniziativa - hanno evidenziato i sindacati - che rappresenta una grave violazione dei principi dell' ILO in materia di libertà di associazione e di contrattazione collettiva. I sindacati hanno specificato che con la mancata risposta all' azione di P&O Ferries il governo britannico ha violato anche i trattati internazionali a cui il Regno Unito è vincolato e, in considerazione della gravità della questione, hanno chiesto l' intervento personale urgente del direttore generale dell' ILO, Guy Ryder, affinché segnali al Regno Unito il suo mancato rispetto delle norme del lavoro riconosciute a livello internazionale. «L' amministratore delegato di P&O Ferries - ha ricordato il segretario generale dell' ITF, Stephen Cotton - ha ammesso che la compagnia si è comportata illegalmente quando ha licenziato 800 marittimi senza preavviso a marzo, e ha detto al parlamento che lo avrebbe fatto nuovamente. P&O Ferries - ha denunciato Cotton - si è comportata nel modo più calcolato e grave e si aspetta di farla franca. P&O Ferries ha calpestato il diritto alla libertà di associazione e alla contrattazione collettiva di questi lavoratori. Questa è la conseguenza di questa compagnia che ha clamorosamente ignorato i propri obblighi di legge che prevedono di consultare i marittimi e i loro sindacati prima di licenziarli in massa su Zoom, scortarli fuori dalle navi con guardie di sicurezza pronte ad usare le manette e rimpiazzarli con forza lavoro non sindacalizzata retribuita con solo una frazione del salario». Sottolineando che la compagnia ha deliberatamente messo in atto questi ed altri gravi comportamenti, Cotton ha ammesso che, per quanto le azioni di P&O Ferries non siano state affatto corrette, i sindacati, sulla base dell' attuale legislazione britannica, hanno avuto poche strade per contestare le azioni della compagnia. «Attraverso l' ILO - ha spiegato il segretario



Informare

Focus

generale dell' ITF - chiediamo che il Regno Unito rafforzi le proprie leggi sul lavoro in modo che i lavoratori possano effettivamente fare affidamento sui diritti che il governo afferma che abbiano». «Ci deve essere - ha aggiunto Cotton - una vera dissuasione nei confronti di datori di lavoro disonesti. Vogliamo che i dirigenti vengano messi in condizione di non poter esercitare se ignorano deliberatamente il diritto alla consultazione dei lavoratori. Non dovrebbe esserci un limite al compenso che un lavoratore può ricevere per un datore di lavoro che non lo interpella». A tal proposito il segretario generale di Nautilus International, Mark Dickinson, ha ricordato che «cinquanta giorni dopo questa crisi auto-provocata, l' amministratore delegato di P&O Ferries, Peter Hebblethwaite, che ha ammesso di aver infranto la legge, non ha pagato alcun prezzo per il licenziamento illegale dei nostri associati. Lui - ha affermato Dickinson - se ne deve andare». Secondo il segretario generale dell' ITF, inoltre, il governo del Regno Unito avrebbe dovuto consentire ai sindacati e ai lavoratori di chiedere un provvedimento ingiuntivo ai tribunali che avrebbero potuto congelare i licenziamenti e persino revocarli. «L' incapacità del governo del Regno Unito di far rispettare le proprie leggi sul lavoro - ha aggiunto Livia Spera, segretario generale dell' ETF - costituisce un pericoloso precedente per i datori di lavoro disonesti di tutta l' Europa. I ministri - ha esortato - devono intervenire, porre rimedio a questo pasticcio, così non assisteremo mai più alla vita di un altro lavoratore lacerata da pratiche di relazioni industriali così insensibili e calcolate». Annunciando la presentazione della denuncia presso l' ILO, i sindacati hanno specificato quali modifiche alle leggi del Regno Unito vorrebbero che fossero adottate, a partire dal consentire ai sindacati di richiedere un' ingiunzione per impedire che abbiano effetto licenziamenti illegali o per reintegrare i lavoratori; dall' introduzione di una legislazione che imponga la contrattazione collettiva a livello di settore tra sindacati e datori di lavoro in relazione a tutti i traghetti che servono i porti del Regno Unito e rendere i contratti collettivi vincolanti per legge; dall' eliminazione del divieto di azione sindacale secondaria qualora il datore di lavoro non abbia adempiuto all' obbligo di consultare il sindacato. Inoltre i sindacati auspicano che la mancata consultazione dei sindacati venga considerata un reato penale imputabile all' azienda e ai suoi amministratori, punibile con sanzioni illimitate, eliminando il limite al risarcimento per mancata consultazione che attualmente è limitato a 90 giorni di retribuzione contrattuale, ed esortano a modificare il regolamento sulla tutela dei lavoratori in caso di trasferimento di imprese (TUPE) del 2006 per consentire ai sindacati di chiedere un' ingiunzione per la sospensione delle procedure di trasferimento sino a quando non viene effettuata una piena e significativa consultazione. Inoltre è richiesta la modifica dello statuto dei lavoratori (Employment Rights Act del 1996) per vietare le pratiche di "fire and rehire" utilizzate da P&O Ferries, è richiesta l' adozione di una legislazione più severa e che non tenga conto dello Stato di bandiera della nave al fine di proteggere tutti i marittimi da ogni forma di discriminazione, consentendo quindi alle autorità britanniche maggiori possibilità di intervento anche se una nave è registrata in uno Stato estero ed è richiesta la modifica del Company Directors Disqualification Act 1986 per rendere l' omessa consultazione uno dei motivi di

Informare

Focus

revoca delle qualifiche ai dirigenti delle compagnie.

Informare

Focus

Alberto Dellepiane è il nuovo presidente di Assorimorchiatori

Subentra a Luca Vitiello che ha guidato l'associazione per due mandati Alberto Dellepiane, amministratore delegato Italia della Rimorchiatori Mediterranei del gruppo Rimorchiatori Riuniti, è stato eletto nuovo presidente di Assorimorchiatori, l'Associazione Italiana Armatori di Rimorchiatori che riunisce la maggioranza delle società di rimorchio portuale nazionali. Da oggi Alberto Dellepiane subentra a Luca Vitiello, che ha guidato l'associazione per due mandati, e ricopre il ruolo che quindici anni or sono era stato del padre Giovanni. Il nuovo consiglio di Assorimorchiatori è composto da Alessandro Russo (vice presidente), Corrado Neri (con delega ai porti), Paolo Visco (con delega alle relazioni industriali), Paola Barretta, Alberto Cattaruzza (tesoriere) e Pio Pugliese.



Informare

Focus

FEPORT, l'installazione, gestione e manutenzione degli impianti di cold ironing dovrà essere a carico degli enti pubblici

Per la federazione, i terminalisti li potranno offrire su base volontaria laddove ci sia un ritorno sull'investimento FEPORT, la federazione che rappresenta i terminalisti portuali privati europei, ha invitato la Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo a specificare chiaramente nel regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR) quale stakeholder portuale sia responsabile dell'installazione dei sistemi di cold ironing nei porti, impianti che consentono alle navi di collegarsi alla rete elettrica di terra e di spegnere i motori di bordo in modo da ridurre significativamente le emissioni di gas serra. La federazione ha evidenziato che quando si attua una politica ambiziosa volta all'installazione dei sistemi di cold ironing è essenziale che le responsabilità finanziarie e operative di ciascuna parte interessata siano chiaramente definite. A tal proposito FEPORT ha chiarito che, in considerazione della complessità operativa e dei finanziamenti necessari per l'installazione di questi sistemi e di altre infrastrutture per i combustibili alternativi, le autorità portuali e gli enti di gestione dei porti, supportati dagli Stati membri, dovrebbero essere ritenuti responsabili dell'installazione, gestione e manutenzione di questi sistemi, mentre i terminalisti possono offrire impianti di cold ironing su base volontaria laddove possa essere garantito un ritorno sull'investimento. La federazione ha tuttavia precisato che il successo del piano di installazione di questi sistemi dipenderà dal coinvolgimento di molte parti interessate, tra cui compagnie marittime, autorità locali, autorità portuali e società elettriche. Infine, secondo FEPORT, per evitare lo spreco di risorse pubbliche, la normativa "Fit for 55" dovrebbe includere sufficienti garanzie che l'infrastruttura offerta sia effettivamente utilizzata dalle navi che fanno scalo nei porti dell'UE.



Informare

Focus

Rinnovati i vertici dell' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

Luca Grilli confermato presidente. Direttore è Enzo Raugei L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP), riunitasi oggi a Roma in assemblea annuale presso la sede della Filt-Cgil, ha provveduto a rinnovare le cariche sociali confermando Luca Grilli presidente dell' associazione. Vice presidenti sono Patrizio Scilipoti, Pierpaolo Castiglione e Mauro Piazza rappresentanti rispettivamente delle realtà portuali di Civitavecchia, Napoli e Venezia. Il consiglio di amministrazione risulta composto da Salvatore Pinto (Brindisi), Roberto Floris (Cagliari), Massimo Naccari (Chioggia), Patrizio Scilipoti (Civitavecchia), Tirreno Bianchi (Genova), Enzo Raugei (Livorno), Salvatore Prencipe (Manfredonia), Alessandro Mellina (Milazzo), Pierpaolo Castiglione (Napoli), Luca Grilli (Ravenna), Vincenzo D' Agostino (Salerno), Roberto Brugattu (Sant' Antioco), Gaetano Luca (Siracusa), Simona D' Ippolito (Taranto), Piazza Mauro (Venezia). I membri del collegio dei revisori sono Maria Gabriella Floriddia (presidente) (Siracusa), Antonio Pelliccia (Baia) e Danilo Binetti (Brindisi). L' assemblea e il consiglio di amministrazione hanno conferito l' incarico di direttore a Enzo Raugei, presidente della Compagnia Portuale di Livorno Il nuovo organigramma dell' ANCIP ha validità sino all' 11 maggio 2025.



Assarmatori - Recepite in Europa le criticità evidenziate sul sistema ETS in ambito marittimo

La Commissione Trasporti e Turismo dell' Unione europea condivide le osservazioni di Assarmatori e critica l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS, il sistema di scambio delle quote di emissioni previsto all' interno del 'Fit for 55' "Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano - sottolinea Stefano Messina, Presidente di Assarmatori - gli emendamenti della Commissione TRAN sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l' Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo". "Inoltre - prosegue Messina - viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell' ambito dell' eventuale inclusione dello shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un 'Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici". Dalla Commissione TRAN è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori: le scelte compiute dall' Europa sull' ETS minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all' Unione Europea come quelli del Nord Africa. Secondo Assarmatori l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-EU. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l' iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell' Unione Europea: ciò all' interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all' interno dell' Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti UE. "Ora - aggiunge il Presidente di Assarmatori - esprimiamo l' auspicio che il Governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell' UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo". Il Parlamento Europeo, nella plenaria di giovedì 5 maggio, ha inoltre approvato una Risoluzione sull' impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto. Il documento esprime "preoccupazione per l' impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante", sottolinea che "una combinazione di prezzi più elevati per l' energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito", invitando la Commissione "a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto



Informatore Navale

Focus

nel mercato dell' UE e a offrire rapidamente sostegno". "Anche in questo caso - conclude Messina - si tratta di tematiche che Assarmatori ha portato da tempo all' attenzione dell' opinione pubblica. Il rischio che le tensioni geopolitiche si riflettano economicamente sui consumatori, senza interventi adeguatamente calibrati, è concreto e in alcuni casi già in atto. Tutto questo mette a repentaglio la ripresa dalla pandemia, in particolare nel comparto turistico e più in generale dei servizi passeggeri, oltre che delle merci".

ASSORIMORCHIATORI ELEGGE ALBERTO DELLEPIANE NUOVO PRESIDENTE

L' Amministratore Delegato Italia di Rimorchiatori Mediterranei (Gruppo Rimorchiatori Riuniti) guiderà l' associazione per il prossimo mandato In concomitanza con i suoi 70 anni di attività l' Associazione Italiana Armatori di Rimorchiatori, che riunisce la maggioranza delle società di rimorchio portuale, rinnova le sue cariche ed elegge il nuovo Presidente, Alberto Dellepiane, genovese, Amministratore delegato Italia della società Rimorchiatori Mediterranei, uno dei più importanti gruppi del rimorchio portuale in Europa facente parte del Gruppo Rimorchiatori Riuniti, che da Genova ha esteso le proprie attività in numerosi porti in Italia e a ll' estero Alberto Dellepiane ricopre da oggi il ruolo che quindici anni or sono era stato del padre, Giovanni Dellepiane, a testimonianza del legame con la storica associazione di armatori di rimorchiatori. Il nuovo Consiglio di Assorimorchiatori è composto da Alessandro Russo (Vice Presidente), Corrado Neri (con delega ai porti), Paolo Visco (con delega alle relazioni industriali), Paola Barretta, Alberto Cattaruzza (Tesoriere) e Pio Pugliese. Tutti gli associati hanno ringraziato il presidente uscente, Luca Vitiello, che ha guidato la categoria per ben due mandati.



MSC CROCIERE PER L'ESTATE 2022 PUNTA SULLE ESCURSIONI SOSTENIBILI

Più tour a basse emissioni organizzati in Europa e ai Caraibi Record di tour in bici in Italia, disponibili a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Messina Bus ibridi ed elettrici per le escursioni in Danimarca, Finlandia, Norvegia, Spagna e Svezia Ginevra, 11 maggio 2022 - Il nuovo programma di escursioni a terra di MSC Crociere per l'estate 2022 ha l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto ambientale e sostenere le attività eco-friendly. Innanzitutto, è stato incrementato l'utilizzo di bus navetta elettrici e ibridi per trasportare gli ospiti dai porti ai luoghi di maggiore interesse turistico in Danimarca, Finlandia, Norvegia, Spagna e Svezia, dando così piena attuazione al piano di MSC Crociere che punta ad aumentare l'utilizzo del trasporto terrestre verde in futuro. L'Italia è invece tra i paesi in cui la Compagnia organizza più tour sostenibili in bici, che sono infatti disponibili in ben 5 città: a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Messina. A livello globale i tour in bicicletta organizzati da MSC Crociere sono ben 150 in 21 paesi e presto saranno disponibili ulteriori Protectours', appositi percorsi a terra che MSC Crociere ha introdotto per la prima volta nel 2020 per consentire agli ospiti di MSC Crociere di scoprire destinazioni dando al contempo un contributo positivo all'ambiente. Fino al 70% di questi tour prevede attività a impatto ambientale zero come camminare, andare in bicicletta o in kayak mentre altri offrono un contributo diretto all'ambiente, aiutando la protezione di habitat e specie. MSC Crociere si è impegnata per fornire ai tour operators una formazione sul turismo responsabile e sostenibile in occasione dei Protectours, disponibili all'inizio dell'estate 2022 in 20 porti, che diventeranno poi 90 entro la fine della stagione. Tra le attività previste nei Protectours' rientrano: la piantumazione degli alberi per ricostituire le foreste perdute nell'isola greca di Rodi, la raccolta dei rifiuti di plastica dalle spiagge del mare Adriatico, tour a piedi nella natura alle Bahamas, la fabbricazione di gioielli ecologici a Helsinki, agricoltura urbana e apicoltura a Rotterdam, agricoltura biologica sui tetti a Copenhagen e pulizia delle pietre in Scozia. Marialuisa Iaccarino, Head of Shore Excursions di MSC Crociere, ha dichiarato : I viaggi e il turismo hanno un ruolo molto significativo nell'ambito della decarbonizzazione globale. Dobbiamo dunque dimostrare la nostra leadership assicurandoci di soddisfare le aspettative dei viaggiatori e favorire una maggiore consapevolezza e impegno nella protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale. In MSC Crociere siamo determinati a dimostrare che tutto il settore può essere protagonista nella creazione di un turismo sostenibile. Il programma di escursioni a terra di MSC Crociere per l'estate 2022 è il più ricco proposto fino ad oggi, con quasi 1.400 tour, di cui 640 in Nord Europa, 550 in Mediterraneo e 200 ai Caraibi. Per le crociere dell'estate 2022, gli ospiti che prenotano in anticipo una delle escursioni a terra beneficiano di una riduzione di prezzo fino al 20%. La prenotazione



Informatore Navale

Focus

anticipata garantisce un posto sui tour più popolari oltre all'ingresso per alcune delle attrazioni che potrebbero non essere disponibili il giorno della visita proposta. Dallo scorso 1° aprile MSC Crociere ha introdotto nuovamente la possibilità di visitare in autonomia le destinazioni toccate dall'itinerario, dopo che nel 2020, a causa della pandemia, erano state inaugurate le escursioni nella bolla sanitaria. La nuova organizzazione consentirà agli ospiti di scendere a terra nel rispetto delle norme stabilite dalle autorità locali. La Compagnia si è posta l'obiettivo a lungo termine di raggiungere emissioni nette di gas serra pari a zero per le sue operazioni entro il 2050. Un obiettivo che sarà raggiunto investendo e sostenendo lo sviluppo di nuove soluzioni e implementando tecnologie all'avanguardia da impiegare su tutta la flotta di navi della compagnia.

THE ITALIAN SEA GROUP: IL CDA APPROVA LE INFORMAZIONI DEL 1° TRIMESTRE 2022

Marina di Carrara, 11 maggio 2022 - Il Consiglio di Amministrazione di The Italian Sea Group S.p.A. ("TISG" o la "Società"), operatore globale della nautica di lusso, ha approvato in data odierna le informazioni selezionate indicative dell'andamento dell'attività relativa al primo trimestre 2022 (Ricavi; EBITDA; Backlog; Posizione Finanziaria Netta; Investimenti). Giovanni Costantino, Founder & CEO di The Italian Sea Group, ha commentato: "I risultati dei primi tre mesi confermano l'efficacia della nostra visione strategica e del progetto di crescita che stiamo attuando. L'acquisizione Perini Navi sta già avendo un impatto molto positivo sulle nostre attività, sia in termini di ricavi sia per quanto riguarda il posizionamento sui mercati globali. La completezza del nostro portafoglio e della gamma di prodotto, insieme alla riconosciuta qualità tecnica e stilistica, ci consentiranno di continuare a crescere anche attraverso la penetrazione di mercati nei quali vediamo un grande potenziale. L'espansione della capacità produttiva con l'integrazione dei cantieri di Viareggio e La Spezia ha permesso di ampliare l'attività di Shipbuilding e quella di Refit, con un mix ottimale che ci ha consentito di ottenere eccellenti risultati in termini di margini operativi. L'attenzione alla marginalità continuerà ad essere il nostro focus principale per un solido percorso di sviluppo, attraverso un efficace sistema di gestione e controllo dei budget e dei costi, sempre nel rispetto della qualità e nella ricerca della totale soddisfazione dei nostri clienti." **RICAVI** Nel corso del primo trimestre 2022 TISG ha registrato Ricavi Totali per 69 milioni di Euro, in crescita del 98,6% rispetto ai 34,7 milioni di Euro nello stesso periodo del 2021. I Ricavi Operativi, pari a 68,8 milioni di Euro, sono cresciuti del 104,8% rispetto allo stesso periodo del 2021. In particolare: La divisione Shipbuilding ha registrato Ricavi per 58,3 milioni di Euro (+104,5% rispetto al primo trimestre 2021). Il significativo incremento è stato trainato dal positivo progress delle commesse dei motoryacht, soprattutto quelli oltre i 60 metri, e dall'inizio dei lavori sulle commesse degli yacht a vela Perini Navi. Inoltre, il progetto in edizione limitata "Tecnomar for Lamborghini 63" prosegue con successo, con la consegna di un motor yacht al mese, come previsto dal piano. La divisione Refit ha registrato Ricavi per 10,5 milioni di Euro (+104,1% rispetto al primo trimestre 2021) grazie in particolare alle attività svolte su yacht oltre i 60 metri, che rappresentano il focus di questa divisione di business. Il Refit ha beneficiato significativamente dell'ampliamento della propria capacità produttiva nei cantieri di Viareggio e La Spezia, che continueranno ad essere un importante bacino per l'ulteriore crescita di questa attività e l'acquisizione di sempre maggiori commesse.



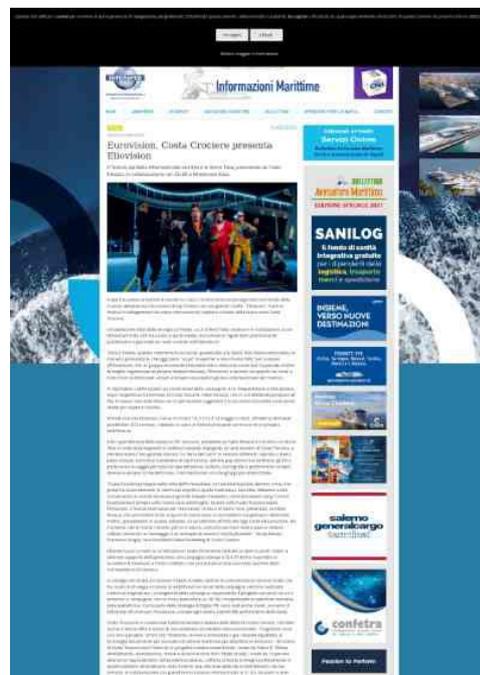
Informazioni Marittime

Focus

Eurovision, Costa Crociere presenta Elio vision

Il festival parallelo internazionale con Elio e le Storie Tese, presentato da Fabio Rovazzi, in collaborazione con DUDE e Mindshare Italia

Dopo il successo al Festival di Sanremo, Costa Crociere torna da protagonista nel mondo della musica, debuttando a Eurovision Song Contest con una grande novità: "Elio vision", il primo festival in collegamento da acque internazionali, ospitato a bordo della nuova nave Costa Toscana. Un'operazione nata dalla sinergia con Dude, a cui si deve l'idea creativa e la realizzazione, e con Mindshare Italia, che ha curato la parte media, riscrivendo le regole della pianificazione pubblicitaria e giocando un ruolo centrale nell'attivazione. Tutto è iniziato qualche settimana fa sui social, quando Elio e le Storie Tese hanno annunciato, in maniera provocatoria, che oggi basta "un po' di eyeliner e una chioma folta" per suonare all'Eurovision. Ma un gruppo veramente internazionale e visionario come loro ha pensato di fare di meglio: organizzare un proprio festival musicale, l'Elio vision, e lanciare un appello sui social a tutto il loro pubblico per aiutarli a trovare una location giusta e internazionale per l'evento. A rispondere, subito ripreso sui canali social della compagnia, è un frequentatore ormai assiduo, dopo l'esperienza Sanremese, di Costa Toscana, Fabio Rovazzi, che in una telefonata propone ad Elio la nuova nave della flotta con le sue location suggestive e la sua multi-culturalità come posto ideale per ospitare l'evento. Prende così vita Elio vision, che va in onda il 10, il 12 e il 14 maggio su Rai1, all'interno dei break pubblicitari di Eurovision, rubando la scena al festival principale come una vera e propria interferenza. Dieci spot televisivi della durata di 30" ciascuno, presentati da Fabio Rovazzi e con Elio e Le Storie Tese in veste di protagonisti e mattatori assoluti, impegnati, in varie location di Costa Toscana, a reinterpretare il loro grande classico "La Terra dei Cachi" in versioni differenti, ispirate a diversi paesi europei. Dal metal scandinavo al rap francese, dal brit-pop alla techno berlinese, gli Elio ci porteranno in viaggio per tutta Europa attraverso costumi, scenografie e performance sempre diverse e sempre ricche dell'ironia, che li hanno resi uno dei gruppi più amati d'Italia. "Costa Crociere prosegue sulla rotta dell'innovazione, con un'altra iniziativa davvero unica, che presenta alcuni elementi di continuità rispetto a quella realizzata a Sanremo. Abbiamo scelto nuovamente un evento musicale di grande impatto mediatico, come Eurovision Song Contest, focalizzandoci sempre sulla nostra nave ammiraglia. Questa volta Costa Toscana ospita l'Elio vision, il festival internazionale "alternativo" di Elio e le Storie Tese, presentato da Fabio Rovazzi, che permetterà di far scoprire la nostra nave in una maniera inaspettata e divertente. Inoltre, specialmente in questa edizione, c'è un'ulteriore affinità che lega Costa ad Eurovision, dal momento che le nostre crociere, per loro natura, uniscono via mare diversi paesi e diverse culture, portando un messaggio e un esempio di unione e multiculturalità" - ha dichiarato



Informazioni Marittime

Focus

Francesco Muglia, Vice President Global Marketing di Costa Crociere. Elio vision può contare su un' attivazione media fortemente radicata su diversi canali. Infatti, a ulteriore supporto dell' operazione, una campagna stampa e Out Of Home ha portato la locandina di Elio vision a Torino e Milano, con una presenza esclusiva nella stazione della metropolitana di Cadorna. In sinergia con DUDE, ha lavorato il team di Hello, partner di comunicazione social di Costa, che ha curato la strategia e il piano di amplificazione social della campagna. Hello ha realizzato contenuti originali con i protagonisti della campagna, supportando il progetto sui canali su cui è presente la compagnia, con un focus particolare su TikTok, interpretando le specificità narrative della piattaforma. Come parte della strategia di Digital PR, sono stati anche inviati una serie di influencer kit creati per l' occasione, uno per ogni serata, ispirati alle performance della band. Costa Toscana è la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, che dallo scorso 5 marzo offre crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Progettata come una vera e propria "smart city" itinerante, la nave è alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Gli interni di Costa Toscana sono frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany. 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". Costa Toscana permette ai suoi ospiti di scoprire le destinazioni visitate in crociera con un' offerta di escursioni eccezionale, che comprende i tour a firma National Geographic Expeditions, realizzati in collaborazione con il Tour Operator Kel 12. Ma anche attraverso il gusto, grazie ai menù del ristorante Archipelago, ideati dai tre grandi chef Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León. Inoltre, per ogni cena che si degusterà in questo ristorante, Costa Crociere donerà parte del ricavato proprio a Costa Crociere Foundation per sostenere progetti ambientali e sociali.

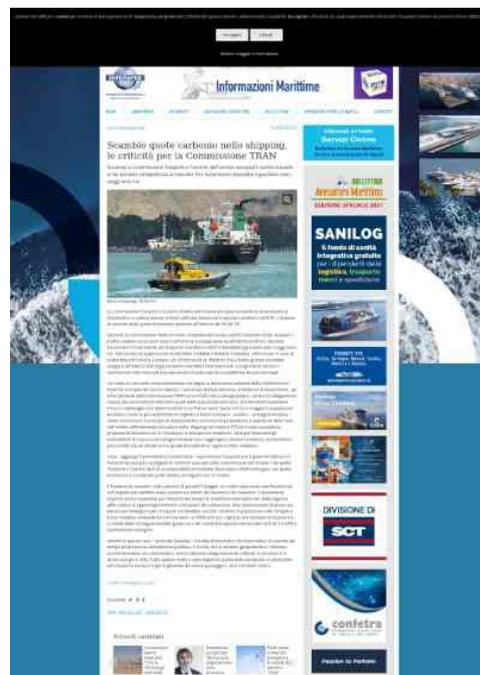
Informazioni Marittime

Focus

Scambio quote carbonio nello shipping, le criticità per la Commissione TRAN

Secondo la Commissione Trasporti e Turismo dell' Unione europea il rischio è quello di far perdere competitività al mercato. Per Assarmatori dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-Ue

La Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) dell' Unione europea condivide le osservazioni di Assarmatori e solleva diverse criticità sull' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS, il sistema di scambio delle quote di emissioni previsto all' interno del 'Fit for 55'. Secondo la Commissione TRAN le scelte compiute dall' Europa sull' ETS rischiano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all' Unione europea come quelli del Nord Africa. Secondo Assarmatori l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-Ue. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l' iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell' Unione Europea: ciò all' interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all' interno dell' Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti europei. «Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano - sottolinea Stefano Messina, presidente di Assarmatori - gli emendamenti della Commissione TRAN sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle autostrade del mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l' Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo». «Inoltre - prosegue Messina - viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell' ambito dell' eventuale inclusione dello shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un 'Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici». «Ora - aggiunge il presidente di Assarmatori - esprimiamo l' auspicio che il governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell' UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo». Il Parlamento europeo, nella plenaria di giovedì 5 maggio, ha inoltre approvato una Risoluzione sull' impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto. Il documento esprime «preoccupazione per l' impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante. Una combinazione di prezzi più elevati per l' energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito», invitando la Commissione «a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto



Informazioni Marittime

Focus

nel mercato dell' UE e a offrire rapidamente sostegno». «Anche in questo caso - conclude Messina - si tratta di tematiche che Assarmatori ha portato da tempo all' attenzione dell' opinione pubblica. Il rischio che le tensioni geopolitiche si riflettano economicamente sui consumatori, senza interventi adeguatamente calibrati, è concreto e in alcuni casi già in atto. Tutto questo mette a repentaglio la ripresa dalla pandemia, in particolare nel comparto turistico e più in generale dei servizi passeggeri, oltre che delle merci». - credito immagine in alto.

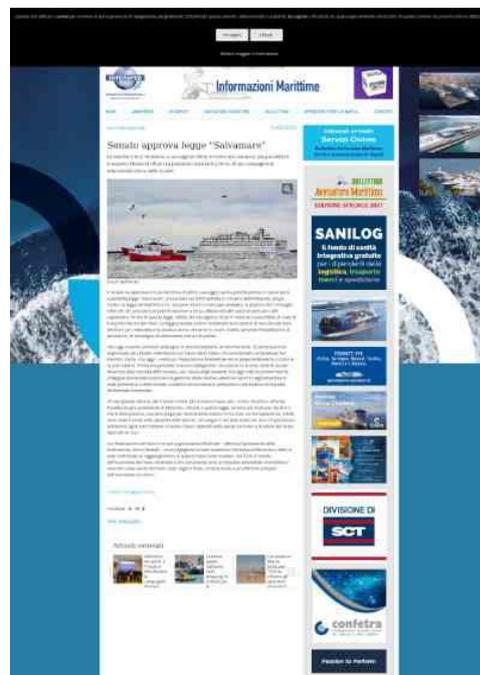
Informazioni Marittime

Focus

Senato approva legge "Salvamare"

Le barche che si ritrovano o raccolgono rifiuti in mare non saranno più passibili di trasporto illecito di rifiuti ma potranno riportarli a terra. Al via campagne di educazione civica nelle scuole

Il Senato ha approvato in via definitiva (l'ultimo passaggio sarà la pubblicazione in Gazzetta) la cosiddetta legge "Salvamare", presentata nel 2018 dall'allora ministro dell'Ambiente, Sergio Costa. La legge permetterà a chi recupera rifiuti in mare (per esempio, la plastica che si impiglia nelle reti dei pescatori) di poterli riportare a terra, affidandoli alle autorità portuali o alle capitanerie. Prima di questa legge, infatti, chi raccoglieva rifiuti in mare era suscettibile di reato di trasporto illecito dei rifiuti. La legge prevede anche l'installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare la plastica prima che arrivi in mare. Inoltre, prevede l'installazione di dissalatori, di campagne di educazione civica e di pulizia. «Da oggi saranno possibili campagne di sensibilizzazione, di informazione, di partecipazione organizzate da cittadini volenterosi con l'aiuto dello Stato», ha commentato su facebook l'ex ministro Costa. «Da oggi - continua - l'educazione Ambientale entra prepotentemente in tutte le scuole italiane. Prima era possibile, ma non obbligatorio. Da adesso sì. Inoltre, tutte le scuole dovranno fare raccolta differenziata, con l'aiuto degli studenti. Da oggi tutte le problematiche collegate alla desalinizzazione e la gestione delle relative salamoie saranno regolamentate in sede preventiva a determinate condizioni di sicurezza e sottoposte a Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale». «È una grande vittoria, per il nostro mare, per il nostro Paese, per i nostri cittadini», afferma Rosalba Giugni, presidente di Marevivo. «Grazie a questa legge, avremo più forza per ripulire il mare dalla plastica, una vera piaga per l'ecosistema marino e non solo. Le microplastiche, infatti, sono state trovate nella placenta delle donne, nel sangue e nel latte materno. Non c'è più tempo: dobbiamo agire tutti insieme. Il nostro futuro dipende dalla salute del mare e la salute del mare dipende da noi». «La Federazione del Mare e le sue organizzazioni federate - afferma il presidente della federazione, Mario Mattioli - sono orgogliose di aver sostenuto l'iniziativa di Marevivo e felici di aver contribuito al raggiungimento di questo importante risultato che tutto il mondo dell'economia del mare condivide e che certamente avrà un impatto ambientale immediato e concreto sulla salute dei nostri mari, laghi e fiumi, contribuendo a un ulteriore sviluppo dell'economia circolare». - credito immagine in alto.



Assarmatori: 'UE concorda su criticità del sistema ETS nel marittimo'

Redazione

ROMA La Commissione Trasporti e Turismo dell'Unione europea condivide le osservazioni di Assarmatori e critica l'inserimento del trasporto marittimo nell'ETS, il sistema di scambio delle quote di emissioni previsto all'interno del Fit for 55'. Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano sottolinea Stefano Messina, Presidente di Assarmatori. Gli emendamenti della Commissione TRAN sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l'Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo. Inoltre prosegue Messina viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell'ambito dell'eventuale inclusione dello shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici. Dalla Commissione TRAN è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori: le scelte compiute dall'Europa sull'ETS minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all'Unione Europea come quelli del Nord Africa. Secondo Assarmatori l'inserimento del trasporto marittimo nell'ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-EU. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l'iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell'Unione Europea: ciò all'interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all'interno dell'Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti UE. Ora aggiunge il Presidente di Assarmatori esprimiamo l'auspicio che il Governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell'UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo. Il Parlamento Europeo, nella plenaria di giovedì 5 maggio, ha inoltre approvato una Risoluzione sull'impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto. Il documento esprime preoccupazione per l'impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante, sottolinea che una combinazione di prezzi più elevati per l'energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito, invitando la Commissione a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto nel mercato dell'UE e a offrire rapidamente sostegno. Anche in questo



Messaggero Marittimo

Focus

caso conclude Messina si tratta di tematiche che Assarmatori ha portato da tempo all'attenzione dell'opinione pubblica. Il rischio che le tensioni geopolitiche si riflettano economicamente sui consumatori, senza interventi adeguatamente calibrati, è concreto e in alcuni casi già in atto. Tutto questo mette a repentaglio la ripresa dalla pandemia, in particolare nel comparto turistico e più in generale dei servizi passeggeri, oltre che delle merci.

Opere pubbliche: firmati Dpcm per 15 commissariamenti, nominati 12 commissari straordinari

I Dpcm dovranno ora essere registrati dalla Corte dei Conti 11 maggio 2022 - Prosegue l'iter dei commissariamenti delle opere pubbliche. Dopo i pareri espressi dalle competenti Commissioni parlamentari, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha firmato i decreti di nomina di dodici commissari straordinari per quindici nuove opere. I Dpcm dovranno ora essere registrati dalla Corte dei Conti. Si conclude così la fase dei commissariamenti avviata con il decreto-legge 'Sbloccacantieri' per accelerare la realizzazione di lavori particolarmente complessi. Le 15 opere attivano una spesa per investimenti pari a 3,25 mld di euro, così ripartiti: 791 milioni di euro al Nord, 72 milioni al Centro e quasi 2,4 miliardi al Sud. La maggior parte degli interventi riguarda opere complementari o di sistema a interventi già commissariati con i precedenti due Dpcm del 16 aprile 2021 e del 5 agosto 2021. Le opere commissariate: Infrastrutture stradali Raccordo autostradale Valtrompia (Concesio - Sarezzo - Lumezzane) SS 275 Maglie - Santa Maria di Leuca II lotto - complementare all'intervento del I° lotto già commissariato con Dpcm del 5 agosto 2021 SS 1 Aurelia - completamento della variante di Sanremo -



complementare agli interventi sull'Aurelia bis, già commissariati con il Dpcm del 5 agosto 2021 Infrastrutture ferroviarie Nodo Ferroviario Bari-Nord - complementare all'intervento relativo alla tratta di AV Napoli-Bari, già commissariato con il Dpcm del 16 aprile 2021 Velocizzazione della Milano-Genova - complementare all'intervento relativo al quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia, già commissariato con il Dpcm del 5 agosto 2021 Collegamento ferroviario tra Olbia e l'aeroporto Caltagirone - Gela - ripristino e ammodernamento del tratto ferroviario Anello ferroviario di Palermo - completamento II fase Brindisi - Raccordo ferroviario Infrastrutture per il trasporto rapido di massa Prolungamento dal centro di Catania fino all'aeroporto di Fontana Rossa, complementare all'intervento relativo al potenziamento della Circumetnea di Catania già commissariato con Dpcm del 5 agosto 2021. Infrastrutture portuali Porto di Venezia - realizzazione del Terminal container di Montesyndial" Brindisi - Opere di completamento dell'infrastrutturazione del porto Infrastrutture idriche al Sud Invaso di Capolattaro (Benevento) Edilizia statale Palazzo di Giustizia di Milano Caserma a Tuscania, sede del Gruppo intervento speciale di Livorno (I° Lotto). Sulle opere commissariate, che sono di rilevanza esclusivamente locale o regionale, è stata acquisita l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate. Tags.

Sistema ETS, i dubbi di Bruxelles

di Redazione

"La Commissione Trasporti e Turismo dell' Unione europea condivide le osservazioni di Assarmatori e critica l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS". Esordisce in questo modo Assarmatori, in un comunicato stampa nel quale sottolinea come siano state recepite dall' UE le criticità evidenziate dall' Associazione sull' applicazione del sistema di scambio delle quote di emissioni previsto dal pacchetto Fit for 55. 'Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano - sottolinea Stefano Messina, Presidente di Assarmatori -, gli emendamenti della Commissione TRAN sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l' Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo'. 'Inoltre - prosegue Messina - viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell' ambito dell' eventuale inclusione dello shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un 'Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici'. Dalla Commissione TRAN è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori: le scelte compiute dall' Europa sull' ETS minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all' Unione Europea come quelli del Nord Africa. Secondo Assarmatori l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-EU. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l' iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell' Unione Europea: ciò all' interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all' interno dell' Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti UE. 'Ora - aggiunge il Presidente di Assarmatori - esprimiamo l' auspicio che il Governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell' UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo'.



"Recepite in Unione Europea le criticità evidenziate da Assarmatori sull' applicazione 'marittima' del sistema ETS di scambio quote-emissioni"

Redazione Seareporter.it

Roma, 11 maggio 2022 - La Commissione Trasporti e Turismo dell' Unione europea condivide le osservazioni di Assarmatori e critica l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS, il sistema di scambio delle quote di emissioni previsto all' interno del 'Fit for 55'. 'Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano - sottolinea Stefano Messina, Presidente di Assarmatori - gli emendamenti della Commissione TRAN sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l' Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo'. 'Inoltre - prosegue Messina - viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell' ambito dell' eventuale inclusione dello shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un 'Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici'. Dalla Commissione TRAN è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori: le scelte compiute dall' Europa sull' ETS minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all' Unione Europea come quelli del Nord Africa. Secondo Assarmatori l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-EU. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l' iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell' Unione Europea: ciò all' interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all' interno dell' Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti UE. 'Ora - aggiunge il Presidente di Assarmatori - esprimiamo l' auspicio che il Governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell' UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo'. Il Parlamento Europeo, nella plenaria di giovedì 5 maggio, ha inoltre approvato una Risoluzione sull' impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto. Il documento esprime 'preoccupazione per l' impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante', sottolinea che 'una combinazione di prezzi più elevati per l' energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito', invitando la Commissione 'a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto



Sea Reporter

Focus

nel mercato dell' UE e a offrire rapidamente sostegno'. 'Anche in questo caso - conclude Messina - si tratta di tematiche che Assarmatori ha portato da tempo all' attenzione dell' opinione pubblica. Il rischio che le tensioni geopolitiche si riflettano economicamente sui consumatori, senza interventi adeguatamente calibrati, è concreto e in alcuni casi già in atto. Tutto questo mette a repentaglio la ripresa dalla pandemia, in particolare nel comparto turistico e più in generale dei servizi passeggeri, oltre che delle merci'.

Msc Crociere punta sulle escursioni sostenibili

Redazione Seareporter.it

Ginevra, 11 maggio 2022 - Il nuovo programma di escursioni a terra di MSC Crociere per l' estate 2022 ha l' obiettivo di ridurre al minimo l' impatto ambientale e sostenere le attività eco-friendly. Innanzitutto, è stato incrementato l' utilizzo di bus navetta elettrici e ibridi per trasportare gli ospiti dai porti ai luoghi di maggiore interesse turistico in Danimarca, Finlandia, Norvegia, Spagna e Svezia, dando così piena attuazione al piano di MSC Crociere che punta ad aumentare l' utilizzo del trasporto terrestre verde in futuro. L' Italia è invece tra i paesi in cui la Compagnia organizza più tour sostenibili in bici, che sono infatti disponibili in ben 5 città: a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Messina. A livello globale i tour in bicicletta organizzati da MSC Crociere sono ben 150 in 21 paesi e presto saranno disponibili ulteriori 'Protectours', appositi percorsi a terra che MSC Crociere ha introdotto per la prima volta nel 2020 per consentire agli ospiti di MSC Crociere di scoprire destinazioni dando al contempo un contributo positivo all' ambiente. Fino al 70% di questi tour prevede attività a impatto ambientale zero - come camminare, andare in bicicletta o in kayak - mentre altri offrono

un contributo diretto all' ambiente, aiutando la protezione di habitat e specie. MSC Crociere si è impegnata per fornire ai tour operators una formazione sul turismo responsabile e sostenibile in occasione dei "Protectours", disponibili all' inizio dell' estate 2022 in 20 porti, che diventeranno poi 90 entro la fine della stagione. Tra le attività previste nei 'Protectours' rientrano: la piantumazione degli alberi per ricostituire le foreste perdute nell' isola greca di Rodi, la raccolta dei rifiuti di plastica dalle spiagge del mare Adriatico, tour a piedi nella natura alle Bahamas, la fabbricazione di gioielli ecologici a Helsinki, agricoltura urbana e apicoltura a Rotterdam, agricoltura biologica sui tetti a Copenhagen e pulizia delle pietre in Scozia. Marialuisa Iaccarino, Head of Shore Excursions di MSC Crociere, ha dichiarato : "I viaggi e il turismo hanno un ruolo molto significativo nell' ambito della decarbonizzazione globale. Dobbiamo dunque dimostrare la nostra leadership assicurandoci di soddisfare le aspettative dei viaggiatori e favorire una maggiore consapevolezza e impegno nella protezione e valorizzazione dell' ambiente naturale. In MSC Crociere siamo determinati a dimostrare che tutto il settore può essere protagonista nella creazione di un turismo sostenibile". Il programma di escursioni a terra di MSC Crociere per l' estate 2022 è il più ricco proposto fino ad oggi, con quasi 1.400 tour, di cui 640 in Nord Europa, 550 in Mediterraneo e 200 ai Caraibi. Per le crociere dell' estate 2022, gli ospiti che prenotano in anticipo una delle escursioni a terra beneficiano di una riduzione di prezzo fino al 20%. La prenotazione anticipata garantisce un posto sui tour più popolari oltre all' ingresso per alcune delle attrazioni che potrebbero non essere disponibili il giorno della visita proposta. Dallo scorso 1° aprile MSC Crociere ha introdotto nuovamente



Sea Reporter

Focus

la possibilità di visitare in autonomia le destinazioni toccate dall' itinerario, dopo che nel 2020, a causa della pandemia, erano state inaugurate le escursioni nella "bolla sanitaria". La nuova organizzazione consentirà agli ospiti di scendere a terra nel rispetto delle norme stabilite dalle autorità locali. La Compagnia si è posta l' obiettivo a lungo termine di raggiungere emissioni nette di gas serra pari a zero per le sue operazioni entro il 2050. Un obiettivo che sarà raggiunto investendo e sostenendo lo sviluppo di nuove soluzioni e implementando tecnologie all' avanguardia da impiegare su tutta la flotta di navi della compagnia.

Esplorazione della riserva naturale del cratere degli Astroni
Esplorare un' emozionante riserva naturale vicino Napoli, situata all' interno di un cratere di un vulcano spento. Questo tour guidato prevede una visita alla Riserva Naturale del WWF della caldera degli Astroni, che si estende dal confine occidentale di Napoli fino al comune di Pozzuoli. Situata nel supervulcano dei Campi Flegrei, famosa in epoca romana per le sue sorgenti termali, la caldera degli Astroni si formò con il crollo di un vulcano estinto da 3.700 anni. Scendendo nelle sue profondità, si entrerà in boschi fittissimi ben conservati, con tre laghi alla base che risalgono alle sue origini e che sono situati a soli 10 metri sopra il livello del mare. Il più ampio, il Lago Grande, è alimentato da una fonte sotterranea, mentre il Cofaniello Piccolo e il Cofaniello Grande, molto più piccoli, sono alimentati dalle piogge.

Meraviglie della natura selvaggia della Sardegna
Un' escursione esclusiva e un' osservazione naturalistica alla scoperta dell' incredibile foresta del Monte Arcosu, la più estesa zona di macchia nel Mediterraneo. Il tour prevede una visita nella meravigliosa area selvaggia della Riserva Naturale del Monte Arcosu, la più estesa oasi naturale d' Italia, una riserva di caccia privata acquistata dal WWF con il sostegno finanziario dell' Unione Europea. Grazie all' assistenza e alle spiegazioni dell' esperta guida naturalistica, sarà possibile scoprire i vari tipi di flora e fauna mediterranee e avvistare caprioli e altre specie che si vivono nelle radure della foresta. Un' escursione su circa 5 km di sentieri nel totale rispetto del ricco ambiente incontaminato.

Allianz: calano le perdite nel settore del trasporto marittimo

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 (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

Redazione Seareporter.it



Sea Reporter

Focus

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 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

Sea Reporter

Focus

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 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

Sea Reporter

Focus

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, 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 alcuni altri carburanti, tra cui ammoniacale, idrogeno e metanolo, sono in fase di sviluppo, così come navi a propulsione elettrica. La transizione ai carburanti alternativi porterà probabilmente

Sea Reporter

Focus

un aumento di richieste di risarcimento per guasti ai macchinari, mentre la nuova tecnologia si assesta e gli equipaggi si adattano alle nuove procedure.

Sistema ETS, dubbi di Bruxelles sull' inserimento del trasporto marittimo. Assarmatori: "Svolta importantissima"

Giovanni Roberti

Messina: "Dalla Commissione TRAN è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori" Genova - "La Commissione Trasporti e Turismo dell' Unione Europea condivide le osservazioni di Assarmatori e critica l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS, il sistema di scambio delle quote di emissioni previsto all' interno del 'Fit for 55". Lo fa sapere Assarmatori in una nota. 'Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano - sottolinea Stefano Messina, presidente di Assarmatori - gli emendamenti della Commissione TRAN sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l' Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo'. 'Inoltre - prosegue Messina - viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell' ambito dell' eventuale inclusione dello shipping nel sistema ETS ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un 'Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici'. "Dalla Commissione TRAN è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori: le scelte compiute dall' Europa sull' ETS minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all' Unione Europea come quelli del Nord Africa". Secondo Assarmatori "l' inserimento del trasporto marittimo nell' ETS dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-EU. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l' iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell' Unione Europea: ciò all' interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all' interno dell' Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti UE". 'Ora - aggiunge Messina - esprimiamo l' auspicio che il Governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell' UE: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo'. Il Parlamento Europeo, nella plenaria di giovedì 5 maggio, ha inoltre approvato una Risoluzione sull' impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto. Il documento esprime 'preoccupazione per l' impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante', sottolinea che 'una combinazione di prezzi più elevati per l' energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini,



Ship Mag

Focus

in particolare sulle famiglie a basso reddito', invitando la Commissione 'a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto nel mercato dell' UE e a offrire rapidamente sostegno'. 'Anche in questo caso - conclude Messina - si tratta di tematiche che Assarmatori ha portato da tempo all' attenzione dell' opinione pubblica. Il rischio che le tensioni geopolitiche si riflettano economicamente sui consumatori, senza interventi adeguatamente calibrati, è concreto e in alcuni casi già in atto. Tutto questo mette a repentaglio la ripresa dalla pandemia, in particolare nel comparto turistico e più in generale dei servizi passeggeri, oltre che delle merci'.

Ship Mag

Focus

Ignazio Messina: "Boom dell' import: è in corso la grande rivoluzione commerciale"

L'Europa al centro, ma Africa e Asia sono rotte quotidiane per le navi della storica compagnia genovese. Ignazio Messina racconta una lunga storia di mare, che punta a un rinnovamento in vista delle sfide del domani.



Ship Mag

Focus

un EBITDA Margin che ha raggiunto il 14,8% rispetto al 13,4% conseguito nel primo trimestre 2021. I significativi risultati in termini di marginalità sono dovuti al mix ottimale tra le attività di Shipbuilding e quelle di Refit, che garantiscono ottimi margini, nonché al rigoroso e costante controllo dei costi e dei budget. Il consolidamento dei brand nel segmento più alto del mercato globale dello yachting e la soddisfazione testimoniata dagli armatori per le navi già consegnate, hanno inoltre permesso un progressivo aumento dei prezzi di vendita degli yacht, continuando a ridurre il gap di prezzo nei confronti dei cantieri Nord-Europei. Nel corso del primo trimestre 2022, la Società ha effettuato investimenti pari a 4 milioni di Euro, che riflettono il progress dei piani di investimento 'TISG 4.0' e 'TISG 4.1' e la messa a punto dei due siti produttivi di Viareggio e La Spezia, che risultano già operativi dal mese di febbraio 2022. La Posizione Finanziaria Netta ('PFN') al 31 marzo 2022 è negativa per 53 milioni di Euro rispetto ad una Posizione Finanziaria Netta positiva di 41 milioni di Euro al 31 dicembre 2021. La variazione di 94 milioni di Euro riflette l'uscita sostenuta per l'acquisizione del complesso aziendale Perini Navi, per 75 milioni di Euro, gli investimenti sostenuti nel primo trimestre 2022 per il progress dei progetti 'TISG 4.0' e 'TISG 4.1' e la messa a punto dei due siti produttivi di Viareggio e La Spezia, per 4 milioni di Euro, nonché l'incremento del Capitale Circolante Netto, che nel primo trimestre 2022 ha generato un utilizzo di cassa per 15 milioni di Euro. La dinamica del Capitale Circolante Netto risulta in linea con la pianificazione di incasso degli stati di avanzamento lavori delle commesse in corso e con le uscite previste rispetto ai piani di produzione. The Italian Sea Group ha completato l'integrazione degli asset derivanti dall'acquisizione Perini Navi, con la conseguente ripresa delle attività nei siti produttivi di Viareggio e La Spezia ed il rilancio dei prestigiosi brand Perini Navi e Picchiotti, che beneficeranno di un nuovo approccio stilistico e di una rinnovata organizzazione commerciale. L'attuale strategia prevede che con il marchio Perini Navi la Società realizzi solo yacht a vela di grandi dimensioni, nel rispetto della tradizione e delle linee estetiche del brand, introducendo l'innovazione come driver principale per quanto riguarda design, sistema velico e soluzioni propulsive. Con lo storico brand Picchiotti, noto per i suoi motor yacht dai tratti classici ed eleganti, la Società realizzerà una nuova flotta, per la quale sta mettendo a punto una modellistica che reinterpreterà lo stile iconico del marchio in continuità con i suoi codici estetici, andando a riempire un vuoto nel mercato. La geografia industriale della Società prevede che i cantieri di Viareggio continuino ad essere dedicati alla realizzazione delle navi a vela fino a 60 metri, mentre gli yacht di dimensioni superiori verranno realizzati a La Spezia e Marina di Carrara. Il piano di produzione Perini Navi ha già in previsione tre consegne: 1 ketch di 60 metri con consegna a fine 2023; 1 sloop di 47 metri con consegna nel primo semestre 2024; 1 ketch di 56 metri con consegna a fine 2024.

Crociere, Thamm attacca Amburgo: "Deluso dalla politica, settore ignorato"

Giovanni Roberti

"Il sindaco di Amburgo non sembra così interessato al fatto che una famiglia a Manila non possa mandare il proprio figlio a scuola perché il padre o la madre non hanno più uno stipendio" Amburgo - 'Mi sarebbe piaciuto avere più supporto da questa città'. Non è stato tenero Michael Thamm , numero uno di Costa Crociere e del marchio tedesco (ma di bandiera italiana) AIDA , con la politica locale. In una lunga intervista al giornale Hamburger Abendblatt , il top manager del gruppo Carnival ha ripercorso le tappe del settore cruise dall' esplosione della pandemia ai giorni attuali. 'E' stato interessante vedere come si sono comportati i singoli governi. Ci sono state luci e ombre", ha detto Thamm. E le ombre si sono concentrate principalmente sulla Germania . "Mi sarebbe piaciuto avere più supporto, qui", ha detto Thamm, senza comunque fare riferimento a sovvenzioni in denaro. "I politici avrebbero dovuto assolutamente prendersi del tempo e discutere con noi sulle conseguenze di un blocco o di altre restrizioni" . E ancora: "Il sindaco di Amburgo non sembra così interessato al fatto che una famiglia a Manila non possa mandare il proprio figlio a scuola perché il padre o la madre non guadagnano più soldi grazie alla nostra azienda". Thamm ha detto di sentirsi responsabile dell' economia di molte famiglie: 'Circa 150.000 persone dipendono da noi, direttamente e indirettamente". Amburgo è un porto utilizzato da anni dalle navi Costa e AIDA. "Amburgo ha un vertice del porto molto attivo - ha spiegato Thamm - ma il Senato della città non sta facendo un buon lavoro a proposito di crociere. Amburgo può ancora imparare molto. Ci piace portare le navi sull' Elba, ma al momento sono deluso dalla politica'. Nel solo 2018 il gruppo, ha ricordato Thamm , ha investito circa 600 milioni nell' economia della città anseatica. 'Ma, a quanto pare, nessuno al Senato è interessato a noi e al nostro settore. La mia ultima conversazione col Senato è stata molto tempo fa". 'Amburgo - ha continuato Thamm - è l' unico grande porto crocieristico tedesco che non ha alimentazione a terra per le navi. Le nostre navi potrebbero utilizzarlo, ma qui non c' è ancora'. Delusione totale anche sul fronte della svolta green. "Ho suggerito al sindaco e al senatore per l' Economia di sviluppare Amburgo come hub per i biocarburanti climaticamente neutri, come laboratorio per carburanti privi di CO2. Tuttavia, non ho ancora ricevuto risposta dal governo statale ".



Crociere, MSC lancia le escursioni sostenibili in bicicletta

Luigi Grassia

MSC organizza tour in bicicletta anche in Italia: a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Messina. Gli itinerari delle crociere diventano sempre più eco-friendly Milano - Ormai non è più una richiesta minoritaria ma un' esigenza espressa dalla massa del pubblico: tutte le attività devono presentarsi come "verdi", e anche per le crociere è imperativo essere amiche dell' ambiente. Ne tiene conto anche Il nuovo programma di escursioni a terra della compagnia di navigazione MSC Crociere per l' estate 2022, che punta a ridurre al minimo l' impatto ambientale e sostenere le attività eco-friendly. A questo scopo, stato incrementato l' utilizzo di bus navetta elettrici e ibridi per trasportare gli ospiti dai porti ai luoghi di maggiore interesse turistico in Danimarca, Finlandia, Norvegia, Spagna e Svezia, mentre l' Italia è fra i paesi in cui MSC organizza più tour eco-sostenibili in bicicletta, disponibili in 5 città: a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Messina. A livello globale i tour in bicicletta organizzati da MSC Crociere sono ben 150 in 21 paesi e presto saranno disponibili altri percorsi a terra ispirati dalla stessa filosofia. Altre attività amiche dell' ambiente che vengono proposte riguardano percorsi a piedi e in kayak . Inoltre la compagnia si impegna in attività di aiuto diretto all' ambiente, attraverso la protezione di habitat e specie. In parallelo, MSC Crociere si è impegnata per fornire ai tour operator una formazione sul turismo responsabile. Fra le attività previste rientrano: la piantumazione degli alberi per ricostituire le foreste perdute nell' isola greca di Rodi, la raccolta dei rifiuti di plastica dalle spiagge del mare Adriatico, tour a piedi nella natura alle Bahamas, la fabbricazione di gioielli ecologici a Helsinki, agricoltura urbana e apicoltura a Rotterdam, agricoltura biologica sui tetti a Copenhagen e pulizia delle pietre in Scozia. Fra i molti programmi di visita, in Italia ne sono previsti due particolarmente rilevanti per chi cerca il contatto con l' ambiente naturale. Esplorazione della riserva naturale del cratere degli Astroni Si tratta di una riserva naturale che si estende dal confine occidentale di Napoli fino al comune di Pozzuoli. Situata nel supervulcano dei Campi Flegrei, famosa in epoca romana per le sue sorgenti termali, la caldera degli Astroni si formò con il crollo di un vulcano estinto da 3700 anni. Scendendo nelle sue profondità, si entra in boschi fittissimi ben conservati, con tre laghi alla base che risalgono alle sue origini e che sono situati a soli 10 metri sopra il livello del mare. Il più ampio, il Lago Grande, è alimentato da una fonte sotterranea, mentre il Cofaniello Piccolo e il Cofaniello Grande, molto più piccoli, sono alimentati dalle piogge. Meraviglie della natura selvaggia della Sardegna Un' escursione alla scoperta della foresta del Monte Arcosu, la più estesa zona di macchia nel Mediterraneo. La zona è una riserva di caccia privata acquistata dal WWF con il sostegno finanziario dell' Unione europea. Grazie all' assistenza e alle spiegazioni



Ship Mag

Focus

delle guide naturalistiche, sarà possibile scoprire i vari tipi di flora e fauna mediterranee e avvistare caprioli e altre specie che si vivono nelle radure della foresta. Un' escursione su circa 5 km di sentieri nel rispetto del ricco ambiente incontaminato.

Shipping Italy

Focus

"Solo autostrade del mare e continuità territoriale nel sistema Ets": Assarmatori esulta

Secondo l' associazione le proposte emendative della Commissione Tran al Parlamento europeo recepiscono la tesi che sia meglio limitare l' inclusione del trasporto marittimo nel meccanismo di scambio di quote di emissioni

È stata salutato con favore da Assarmatori il voto favorevole espresso nei giorni scorsi dalla Commissione Trasporti e Turismo (Tran) del Parlamento Europeo sul pacchetto di emendamenti che i suoi membri suggeriscono al Parlamento di proporre, in merito alla direttiva elaborata dalla Commissione Europea per revisionare il sistema di scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell' Unione. Secondo l' associazione armatoriale italiana, infatti, la Commissione Tran 'critica l' inserimento del trasporto marittimo nell' Ets, il sistema di scambio delle quote di emissioni previsto all' interno del 'Fit for 55'. Si tratta di una svolta importantissima, che segue la Risoluzione adottata dalla Commissione Politiche Europee del Senato italiano. Gli emendamenti della Commissione Tran sono infatti volti a salvaguardare i servizi di collegamento relativi alla continuità territoriale e quelli delle Autostrade del Mare, che altrimenti sarebbero messi a repentaglio con danni evidenti in un Paese come l' Italia che ha la maggiore popolazione insulare e vanta la più vasta flotta di traghetti a livello europeo' sottolinea Stefano Messina, presidente di Assarmatori. 'Inoltre viene riconosciuto il principio di responsabilità condivisa tra proprietario e operatore della nave nell' ambito dell' eventuale inclusione dello shipping nel sistema Ets ed è stata avanzata la proposta di istituzione di un 'Fondo per la transizione marittima', utile per finanziare gli investimenti di ricerca e tecnologici necessari per raggiungere obiettivi ambiziosi, condivisibili e percorribili solo se attuati con le giuste tempistiche e legati a criteri realistici'. Secondo quanto riferito dall' associazione armatoriale, 'dalla Commissione Tran è arrivato un ulteriore riconoscimento ancorché indiretto delle tesi sostenute da tempo da Assarmatori: le scelte compiute dall' Europa sull' Ets minacciano di far spostare i traffici oceanici verso porti esterni all' Unione Europea come quelli del Nord Africa. Secondo Assarmatori l' inserimento del trasporto marittimo nell' Ets dovrebbe riguardare solo i viaggi intra-Ue. Tale ambito di applicazione renderebbe credibile e fattibile l' iniziativa, rafforzando il ruolo di leadership dell' Unione Europea: ciò all' interno di un dibattito che a livello globale dovrebbe svolgersi all' interno dell' Organizzazione Marittima Internazionale, scongiurando tensioni commerciali internazionali e preservando al contempo la competitività dei porti dell' Unione Europea'. 'Ora - conclude Messina - esprimiamo l' auspicio che il Governo italiano e il Parlamento europeo accolgano le richieste avanzate dalla Commissione del Senato e da quella Trasporti e Turismo dell' Ue: la sostenibilità ambientale deve essere infatti coniugata con quella economica e sociale per poter essere perseguita sino in fondo'. Il Parlamento Europeo, nella plenaria di giovedì 5 maggio, ha inoltre approvato



Shipping Italy

Focus

una Risoluzione sull' impatto del conflitto russo-ucraino sui settori del turismo e del trasporto. Il documento esprime 'preoccupazione per l' impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante', sottolinea che 'una combinazione di prezzi più elevati per l' energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito', invitando la Commissione 'a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto nel mercato dell' UE e a offrire rapidamente sostegno'.

Shipping Italy

Focus

Grilli confermato al vertice di Ancip

Al fianco del presidente dell' associazione delle compagnie portuali i vice Scilipoti, Castiglione e Piazza

Si è svolta a Roma presso la sede della Filt Cgil, l' Assemblea annuale dell' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip) per il rinnovo delle cariche sociali per il prossimo triennio. È stato riconfermato alla guida dell' Associazione il Presidente Luca Grilli, Presidente della Compagnia Portuale SRL di Ravenna. Sono stati individuati come Vice Presidenti Patrizio Scilipoti, Pierpaolo Castiglione e Mauro Piazza rappresentanti rispettivamente delle realtà portuali di Civitavecchia, Napoli e Venezia. Nel consiglio di amministrazione Salvatore Pinto (Brindisi); Roberto Floris (Cagliari); Massimo Naccari (Chioggia); Patrizio Scilipoti (Civitavecchia); Tirreno Bianchi (Genova), Enzo Raugei (Livorno), Salvatore Prencipe (Manfredonia); Alessandro Mellina (Milazzo); Pierpaolo Castiglione (Napoli); Luca Grilli (Ravenna); Vincenzo D' Agostino (Salerno), Roberto Brugattu (Sant' Antioco); Gaetano Luca (Siracusa); Simona D' Ippolito (Taranto); Piazza Mauro (Venezia). Nel collegio dei revisori Maria Gabriella Floriddia (Siracusa); Antonio Pelliccia Membro (Baia); Danilo Binetti (Brindisi). L' Assemblea e il Consiglio di Amministrazione hanno conferito l' incarico di Direttore a Enzo Raugei, Presidente della Compagnia Portuale di Livorno.



Economia

Mobilità, MIMS: nel primo trimestre 2022 aumenti dei flussi di tutte le modalità di trasporto

(Teleborsa) - Nel primo trimestre 2022 si è registrata una forte crescita dei flussi per tutte le modalità di trasporto rispetto all' analogo periodo del 2021, con aumenti per i vari comparti compresi tra il 7% per i veicoli pesanti in autostrada e il 401% per il trasporto aereo passeggeri . Rispetto al 2019, invece, le tendenze appaiono variegiate, con il traffico passeggeri su strada e su ferro ancora in calo e il traffico stradale di veicoli pesanti che si conferma stabilmente superiore ai livelli pre-pandemici. Questi, in estrema sintesi, i principali dati sugli impatti che la diffusione del Covid-19, le politiche di regolamentazione della mobilità e la campagna vaccinale hanno prodotto sulla domanda di trasporto di passeggeri e merci, nonché sulla sua ripartizione modale, contenuti nel Report trimestrale dell' Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), pubblicato oggi. Le analisi - basate sui dati messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali, dalle Direzioni Generali del MIMS e da quelli contenuti nei database open source dei principali player nazionali e internazionali della mobilità - consentono di monitorare l' evoluzione e le esigenze del settore dei trasporti e della logistica , anche per pianificare in modo sempre più efficace gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto. In particolare, nei primi mesi del 2022 il traffico passeggeri stradale e, soprattutto, ferroviario è ancora nettamente inferiore a quello pre-pandemico (rilevato nello stesso periodo del 2019), con variazioni comprese tra il -7% per quello registrato sulla rete ANAS e il -43% per quello dei servizi ferroviari ad Alta Velocità (AV). Ma, mentre per il trasporto stradale (rete ANAS e autostrade) si nota a marzo una variazione tendenziale (calcolata cioè rispetto a un anno prima) inferiore di due punti rispetto a quella di dicembre 2021 - circostanza spiegata in parte dall' aumento dei contagi, in parte dalla stagionalità che differenzia la mobilità di dicembre da quella di marzo - per il trasporto ferroviario si rileva una tendenza opposta, con variazioni tendenziali che aumentano di 6 punti per i servizi AV e di 8 punti per quelli Intercity. Per il traffico merci stradale, nel primo trimestre di quest' anno si conferma la tendenza all' aumento degli spostamenti, ormai stabilmente superiori a quelli del 2019 (+2% sulla rete autostradale e +5% su quella ANAS). Nel trasporto pubblico locale la domanda di mobilità dei passeggeri nel primo trimestre 2022 è risultata ancora inferiore di oltre il 20% (di oltre il 30% nel solo trasporto ferroviario regionale) rispetto allo stesso periodo del 2019. Anche per il traffico aereo si rileva una riduzione di quasi il 40% dei traffici passeggeri, ma un aumento del 5% per le merci . Infine, il traffico marittimo sui traghetti, nei primi due mesi dell' anno, è in linea con quello del 2019, mentre le crociere registrano ancora un ampio calo (-75%). A marzo



La mobilità è un settore chiave per lo sviluppo economico e sociale del Paese. In questi ultimi anni, il settore ha vissuto una fase di forte crescita, con un aumento dei flussi di passeggeri e merci di oltre il 7% nel primo trimestre 2022 rispetto all' analogo periodo del 2021. Questo trend è dovuto a una serie di fattori, tra cui la ripresa dell'attività economica, la diffusione delle vaccinazioni e la ripresa del turismo. Tuttavia, il settore continua a essere influenzato dalle misure di contenimento del Covid-19, che hanno portato a una riduzione dei flussi di passeggeri su strada e su ferro. In particolare, il traffico aereo passeggeri è ancora nettamente inferiore a quello pre-pandemico, con una riduzione di quasi il 40% rispetto al 2019. Nonostante ciò, il settore continua a essere un motore di crescita per l'economia italiana, con un aumento dei flussi di merci di oltre il 7% nel primo trimestre 2022.

TeleBorsa

Focus

2022 , la variazione tendenziale del trasporto pubblico locale recupera 7 punti percentuali (10 punti per quello su ferro) rispetto a quella calcolata a dicembre 2021, mentre per il traffico aereo passeggeri il recupero è pari a cinque punti percentuali (-2 punti percentuali per quello merci). Per il trasporto marittimo, sia per i traghetti che per le crociere, le variazioni tendenziali registrate a febbraio 2022 sono inferiori di circa cinque punti percentuali rispetto a quelle rilevate a dicembre 2021. Infine, le principali tendenze della mobilità nelle città che emergono dall' analisi di database open source mostrano come, a marzo 2022, rispetto al periodo pre-pandemico, la permanenza nei dintorni dei luoghi di residenza sia aumentata del 4% (valore analogo a quello di dicembre 2021), gli spostamenti per acquisti di prima necessità (negozi di alimentari, mercati, farmacie e parafarmacie) siano aumentati del 12% (- 9 punti percentuali rispetto a dicembre 2021), quelli verso altri luoghi (piazze, parchi, giardini pubblici spiagge, porti turistici) siano aumentati del 16% (+8% a dicembre 2021), a fronte di riduzioni del 15% degli spostamenti verso ristoranti , bar, centri commerciali, parchi a tema, musei, biblioteche e cinema (-8% a dicembre 2021) e del 9% per quelli verso i luoghi di lavoro (-20% a dicembre 2021). Nel I^ trimestre dell' anno si osserva infine una accresciuta attitudine degli utenti alla consultazione di applicazioni di infomobilità . Le interrogazioni alle app di mobilità sui cellulari sono aumentate fino al 300% rispetto al periodo pre-pandemico. Questa circostanza fa emergere la potenzialità a sfruttare le nuove tecnologie per promuovere la cultura della mobilità sostenibile.

Msc punta sulle escursioni sostenibili

Ginevra - Il nuovo programma di escursioni a terra di Msc Crociere per l'estate 2022 ha l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto ambientale e sostenere attività sostenibili. E' stato quindi incrementato l'utilizzo di bus navetta elettrici e ibridi per trasportare gli ospiti dai porti ai luoghi di maggiore interesse turistico in Danimarca, Finlandia, Norvegia, Spagna e Svezia, dando così piena attuazione al piano di Msc Crociere che punta ad aumentare l'utilizzo del trasporto terrestre verde in futuro. L'Italia è invece tra i paesi in cui la compagnia organizza più tour sostenibili in bici, che sono infatti disponibili in cinque città: a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Messina. A livello globale i tour in bicicletta organizzati da Msc Crociere sono ben 150 in 21 Paesi e presto saranno disponibili ulteriori Protectours, appositi percorsi a terra che Msc Crociere ha introdotto per la prima volta nel 2020 per consentire ai passeggeri di scoprire destinazioni dando al contempo un contributo positivo all'ambiente. Fino al 70% di questi tour prevede attività a impatto ambientale zero - come camminare, andare in bicicletta o in kayak - mentre altri offrono un contributo diretto all'ambiente, aiutando la protezione di habitat e specie. Msc Crociere si è impegnata per fornire ai tour operator una formazione sul turismo responsabile e sostenibile in occasione dei Protectours, disponibili all'inizio dell'estate 2022 in 20 porti, che diventeranno poi 90 entro la fine della stagione. Tra le attività previste nei Protectours rientrano la piantumazione degli alberi per ricostituire le foreste perdute nell'isola greca di Rodi, la raccolta dei rifiuti di plastica dalle spiagge del mare Adriatico, tour a piedi nella natura alle Bahamas, la fabbricazione di gioielli ecologici a Helsinki, agricoltura urbana e apicoltura a Rotterdam, agricoltura biologica sui tetti a Copenhagen e pulizia delle pietre in Scozia. Per Marialuisa Iaccarino, responsabile delle Escursioni a terra di Msc Crociere, "i viaggi e il turismo hanno un ruolo molto significativo nell'ambito della decarbonizzazione globale. Dobbiamo dunque dimostrare la nostra leadership assicurandoci di soddisfare le aspettative dei viaggiatori e favorire una maggiore consapevolezza e impegno nella protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale. In Msc Crociere siamo determinati a dimostrare che tutto il settore può essere protagonista nella creazione di un turismo sostenibile". Il programma di escursioni a terra di Msc Crociere per l'estate 2022 è il più ricco proposto fino a oggi, con quasi 1.400 tour, di cui 640 in Nord Europa, 550 in Mediterraneo e 200 ai Caraibi. Per le crociere dell'estate 2022, gli ospiti che prenotano in anticipo una delle escursioni a terra beneficiano di una riduzione di prezzo fino al 20%. La prenotazione anticipata garantisce un posto sui tour più popolari oltre all'ingresso per alcune delle attrazioni che potrebbero non essere disponibili il giorno della visita proposta. Dallo scorso 1 aprile Msc Crociere ha introdotto nuovamente la possibilità di



The Medi Telegraph

Focus

visitare in autonomia le destinazioni toccate dall' itinerario, dopo che nel 2020, a causa della pandemia, erano state inaugurate le escursioni nella "bolla sanitaria". La nuova organizzazione consentirà agli ospiti di scendere a terra nel rispetto delle norme stabilite dalle autorità locali. La Compagnia si è posta l' obiettivo a lungo termine di raggiungere emissioni nette di gas serra pari a zero per le sue operazioni entro il 2050. Un obiettivo che sarà raggiunto investendo e sostenendo lo sviluppo di nuove soluzioni e implementando tecnologie all' avanguardia da impiegare su tutta la flotta di navi della compagnia.

