



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 22 giugno 2022



Rassegna stampa

Prime Pagine

22/06/2022	Corriere della Sera	10
22/06/2022	Il Fatto Quotidiano	11
22/06/2022	Il Foglio	12
22/06/2022	Il Giornale	13
22/06/2022	Il Giorno	14
22/06/2022	Il Manifesto	15
22/06/2022	Il Mattino	16
22/06/2022	Il Messaggero	17
22/06/2022	Il Resto del Carlino	18
22/06/2022	Il Secolo XIX	19
22/06/2022	Il Sole 24 Ore	20
22/06/2022	Il Tempo	21
22/06/2022	Italia Oggi	22
22/06/2022	La Nazione	23
22/06/2022	La Repubblica	24
22/06/2022	La Stampa	25
22/06/2022	MF	26

Trieste

21/06/2022	Agenparl	27
Logistica: Pizzimenti, polo fresco Prosecco compatibile con GoFoodLog		

21/06/2022	Ansa		29
21/06/2022	Ansa		30
21/06/2022	Ansa		31
21/06/2022	BancaDItalia	<i>Banca d' Italia</i>	32
21/06/2022	Il Nautilus		35
21/06/2022	Informare		36
21/06/2022	Italpress		37
22/06/2022	La Gazzetta Marittima		38
21/06/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	39

Venezia

21/06/2022	(Sito) Adnkronos		40
21/06/2022	Affari Italiani		42
21/06/2022	Ansa		44
22/06/2022	Corriere Marittimo		45
22/06/2022	Corriere Marittimo		47
21/06/2022	Il Nautilus		49
21/06/2022	Il Nautilus		51
21/06/2022	Italpress		53
22/06/2022	Primo Magazine		54
21/06/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	55
21/06/2022	Veneto News	<i>Posted By: Redazione</i>	57

21/06/2022	Venezia Today	59
Venice Blue Flag, rinnovato l'impegno per ridurre le emissioni delle navi da crociera		

Savona, Vado

21/06/2022	Savona News	61
Funivie, Cisl: "Bene il decreto legge, ora necessario individuare un percorso chiaro e coerente"		

Genova, Voltri

21/06/2022	Ansa	62
Sommersgibile Nazario Sauro a Genova torna in Arsenale a Spezia		
21/06/2022	Ansa	63
Aeroporto Genova: bilancio '21 positivo e nuova sala imbarchi		
21/06/2022	BizJournal Liguria	64
Il sommersgibile Nazario Sauro parte per La Spezia, tornerà visitabile a Genova da metà luglio		
21/06/2022	BizJournal Liguria	65
Aeroporto di Genova, bilancio 2021 in attivo. Nuova sala imbarchi in funzione dal 25 giugno		
21/06/2022	BizJournal Liguria	68
La nave scuola romena Mircea arriva domani nel porto di Genova, è visitabile il 23 e il 24 giugno		
21/06/2022	Genova Today	69
"Entro marzo 2023 cantieri tunnel subportuale e Fontanabuona"		
21/06/2022	Genova Today	71
Il sommersgibile Nazario Sauro va (temporaneamente) a La Spezia: era a Genova dal 2009		
21/06/2022	Genova Today	74
A Genova una 'regina' del mare, due giorni di visite gratuite		
21/06/2022	Genova Today	75
Aeroporto: bilancio 2021 positivo e nuova area partenze		
21/06/2022	Genova Today	77
Operazione Mare Sicuro: i consigli della guardia costiera		
21/06/2022	Ship Mag	78
Guardia Costiera, partita l'operazione "Mare Sicuro 2022/ La gallery		
21/06/2022	Ship Mag	79
Voci di cessione a Msc, Spinelli smentisce: "Nessuna trattativa"		
21/06/2022	Shipping Italy	80
Il caro-noli e la rotta con il Medio Oriente trainano i risultati di Messina		
21/06/2022	Shipping Italy	82
Msc World attesa Genova a inizio autunno per un primo test		
21/06/2022	Shipping Italy	84
In dirittura d' arrivo la cessione del 100% di Spinelli: Msc e Hapag Lloyd interessate		
21/06/2022	Shipping Italy	86
Ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri: stop a una parte dei lavori		

21/06/2022	The Medi Telegraph	88
Porto di Genova, Toti: Il bando della nuova diga non andrà deserto, l'aumento dei prezzi non durerà in eterno		
21/06/2022	The Medi Telegraph	89
Porto di Genova, Toti: 'Il bando della nuova diga non andrà deserto, l' aumento dei prezzi non durerà in eterno'		

La Spezia

21/06/2022	Ansa	90
Guerra camionisti-terminalisti Spezia, 150 euro in più a viaggio		
21/06/2022	BizJournal Liguria	92
Mitilicoltura, convegno alla Spezia l' 1-2 luglio		

Ravenna

21/06/2022	Cronaca di Ravenna	94
Odessa e Mariupol, solidarietà e impegno per la ricostruzione delle città portuali		
21/06/2022	Ravenna Today	96
Relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina: il forte legame di Ravenna con Odessa a Mariupol		
21/06/2022	Ravenna Today	98
Turismo col vento in poppa: 9 albergatori su 10 vedono un miglioramento rispetto all' anno scorso		
21/06/2022	Ravenna24Ore.it	100
L' associazione MareVivo in visita presso la Direzione marittima regionale della Guardia Costiera		
21/06/2022	RavennaNotizie.it	101
Relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina: a Palazzo Merlato una delibera unitaria, non sottoscritta solo dal capogruppo della Lega		
21/06/2022	ravennawebtv.it	103
Relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina: oggi in Consiglio comunale una delibera presentata da tutti i capigruppo.		
21/06/2022	ravennawebtv.it	105
Guardia Costiera: MareVivo in visita presso la Direzione marittima dell' Emilia-Romagna.		

Livorno

21/06/2022	(Sito) Adnkronos	106
L' iniziativa campana "Issiamo le vele" fa tappa in Toscana: il mare vettore per far conoscere le malattie rare		
21/06/2022	Affari Italiani	109
L' iniziativa campana "Issiamo le vele" fa tappa in Toscana: il mare vettore per far conoscere le malattie rare		
21/06/2022	Ansa	112
Crociere: Livorno, inaugurato punto informazioni in porto		
22/06/2022	Corriere Marittimo	113
Livorno, al Terminal Alto Fondale il nuovo Punto Informazioni del Comune		
22/06/2022	La Gazzetta Marittima	115
In Toscana Confindustria con Confetra		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/06/2022	Ancona Today	118
Un museo virtuale che unisce l' Adriatico, ecco Adrijo		
21/06/2022	Messaggero Marittimo	Redazione 120
Rete di otto porti-musei dell'Adriatico per un museo virtuale		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/06/2022	CivOnline	122
Biodigestore, No al Fossile e Fridays for future rispondono a Zingaretti		
21/06/2022	CivOnline	123
Parte un nuovo traffico di bitume al porto di Civitavecchia		
22/06/2022	Corriere Marittimo	125
Musolino: "Civitavecchia diversifica le attività, nuovo traffico di bitume da nave a camion"		
21/06/2022	Il Nautilus	127
Parte nel porto di Civitavecchia il nuovo traffico del bitume		
21/06/2022	Informare	129
Nuovo traffico di bitume al porto di Civitavecchia scaricato in modalità ship to truck		
21/06/2022	Informazioni Marittime	130
Civitavecchia scarica il bitume in ship-to-truck		
21/06/2022	Sea Reporter	Redazione Seareporter.it 131
Civitavecchia, nuovo traffico del bitume: prima volta in Italia lo scarico avverrà direttamente sui camion		

Napoli

21/06/2022	Cronache Della Campania	A. Carlino 133
Da Napoli a Capri per rubare biciclette elettriche: denunciato		
21/06/2022	Informazioni Marittime	134
Sea Sun Salerno, a luglio la ventesima edizione		

Salerno

21/06/2022	Salerno Today	135
Malore in crociera, ragazzo trasportato d' urgenza in ospedale		

Bari

21/06/2022	Il Nautilus	136
CONFERENZA FINALE ED EVENTO DI INCOMING DEL PROGETTO ECSYT		

Brindisi

21/06/2022	Agenparl	137
EVENTO PER LA CREAZIONE DI UN NETWORK SULLA FUTURA COLLABORAZIONE TRA GLI ENTI COINVOLTI NEL PROGETTO DOCK-BI IN VISTA DELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2021/2027 -		
21/06/2022	Brindisi Report	138
Frattura a bordo della nave: donna soccorsa da personale della Guardia costiera		
21/06/2022	Brindisi Report	139
Stp e Trenitalia, collegamenti tra stazione Porto e Aeroporto: crescita costante dei fruitori		

Taranto

22/06/2022	La Gazzetta Marittima	140
A Taranto protocollo per la ZES		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/06/2022	Agenparl	142
RFI, STRETTO DI MESSINA: PUBBLICATA GARA PER DUE NAVI VELOCI DUAL FUEL		
21/06/2022	Ansa	143
Porti:Autorità Stretto,nel reggino interventi per 72 milioni		
21/06/2022	Blog Sicilia	145
Stretto di Messina, Rete Ferroviaria Italiana pubblica bando europeo per due navi veloci green		
21/06/2022	Informare	146
RFI, gara per due navi veloci dual fuel per lo Stretto di Messina		
21/06/2022	lasicilia.it	147
Rfi, appalto per due navi a zero emissioni per lo Stretto di Messina		
21/06/2022	New Sicilia	148
Trasporti isole, Falcone a Federalberghi: "Regione ha fatto la propria parte"		
21/06/2022	Port News	149
Il senso di una comunità		
21/06/2022	Port News	152
Messina, RFI si allarga nello Stretto		
22/06/2022	Primo Magazine	153
Rfi, pubblicata gara per due navi veloci dual fuel		
21/06/2022	quotidianodisicilia.it	154
Rfi, Stretto di Messina: pubblicata gara per due navi veloci		
21/06/2022	Ship Mag	155
Stretto di Messina, gara per la fornitura di due navi veloci a doppia alimentazione		
21/06/2022	Stretto Web	156
Isole Eolie, da domani rincari del 20% sui collegamenti marittimi statali: "incomprensibile silenzio del Governo"		

21/06/2022	Stretto Web	157
Il porto di Reggio Calabria diventa scalo turistico per maxi yacht e grandi navi da crociera: ecco il progetto che rivoluzionerà la città		
21/06/2022	Stretto Web	158
Stretto di Messina, arrivano 3 nuove navi veloci ed ecologiche per il traghettamento delle Ferrovie DETTAGLI		
21/06/2022	TempoStretto	159
Traghettamento nello Stretto, pubblicata la gara per la fornitura a Rfi di due navi veloci		

Palermo, Termini Imerese

21/06/2022	Ansa	160
Porti: Palermo, pubblicato bando da 102 mln per servizio rimorchio		
21/06/2022	Informazioni Marittime	161
Palermo, bando da 102 milioni per il rimorchio dei porti del sistema		

Focus

21/06/2022	(Sito) Adnkronos	162
Con Moby e Tirrenia l'estate inizia nel migliore dei modi: arrivano i Summer Days con il 100 per cento di sconto sul secondo passeggero		
21/06/2022	Agenparl	164
Corte Ue: il rispetto dei diritti fondamentali richiede una limitazione dei poteri previsti dalla direttiva PNR (Passenger Name Record) allo stretto necessario (Sent C-817/19) -		
21/06/2022	Agenparl	169
MSC CROCIERE: IN ARRIVO DUE NUOVE NAVI A GNL		
21/06/2022	Dire	171
Capone (Ugl): "Investire nelle reti di infrastrutture per favorire lo sviluppo del Paese" <i>Flavio Sanvoisin</i>		
21/06/2022	Il Nautilus	173
MSC CROCIERE: IN ARRIVO DUE NUOVE NAVI A GNL		
21/06/2022	Informare	175
Nei primi tre mesi del 2022 i porti francesi hanno movimentato 73,1 milioni di tonnellate di merci (+6,7%)		
21/06/2022	Informazioni Marittime	176
Compagnie sotto controllo, Biden firma il Reform Act		
21/06/2022	Informazioni Marittime	177
In arrivo le prime due navi a gas di Msc Crociere		
21/06/2022	Informazioni Marittime	179
A Rotterdam il porto intasato dai container vuoti		
21/06/2022	Italtpress	180
Infrastrutture, Ugl "Reti per lo sviluppo strategico del Paese"		
22/06/2022	La Gazzetta Marittima	182
Battesimo a Barcellona per 'Costa Toscana'		
22/06/2022	La Gazzetta Marittima	184
Manuel Grimaldi da domani presidente ICS		
21/06/2022	Sea Reporter	185
MSC Crociere, prosegue la costruzione delle due navi a gas naturale liquefatto <i>Redazione Seareporter.it</i>		

21/06/2022 **Ship Mag** *Helvetius* 187
Biden scopre che l' embargo al petrolio russo danneggerà anche gli Stati Uniti / Il
caso

21/06/2022 **Ship Mag** *Giancarlo Barlazzi* 188
MSC Crociere, in arrivo due nuove navi a GNL: sono World Europa ed Euribia

21/06/2022 **TeleBorsa** 190
Incontro UGL su Infrastrutture, Capone: "reti per lo sviluppo strategico del Paese"

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Accordo con il Chelsea
Lukaku-Inter, è fatta:
otto milioni più bonus
di **Monica Colombo**, **Guido De Carolis**
e **Mario Sconcerdi** alle pagine 42 e 43



Tech.Emotion
L'Italia che ispira
la modernità
di **Cimpanelli** e **Savelli**
alle pagine 34 e 35



La scissione Gruppi al Senato e alla Camera con una sessantina di parlamentari. La Lega ora è il primo partito. Passa la risoluzione sugli aiuti a Kiev

Terremoto Di Maio sui 5 Stelle

Il ministro degli Esteri lascia il Movimento con un atto d'accusa: ambigui e irresponsabili. Conte: me lo aspettavo

IL SENSO DI UNA FINE

di **Antonio Polito**

Giuseppe Conte era partito lancia in resta per piegare il governo sull'Ucraina. Ha finito con il perdere una sessantina dei suoi parlamentari, senza peraltro ottenere nessun cambio di linea in politica estera. Il Parlamento ha deciso che l'Italia resta impegnata, insieme e al pari degli altri grandi Paesi europei, a difendere in ogni modo l'Ucraina, aggredita da Putin. Ma il partito di maggioranza relativa non c'è più: si è spaccato, scisso, ha perso il ministro degli Esteri che si è fatto un gruppo a sé, precipitando così nelle convulsioni finali di una crisi che durava da tempo e che era già diventata manifesta nelle urne. Di Maio, il «capo politico» dei tempi felici quando i voti gradinavano, è ora un nemico. La rivoluzione a cinque stelle, cominciata nelle urne nove anni fa, si è forse conclusa ieri in Parlamento.

Con l'aggravante che mai, durante queste settimane, si è avuta la sensazione di un vero, sincero, nobile dibattito di politica estera. Ma piuttosto di una guerra intestina per procura, nella quale la sorte dell'Ucraina valeva più o meno come la questione del terzo mandato dei parlamentari. Il pacifismo di Conte risulta posticcio in un ex premier che ha firmato con Trump l'impegno ad accrescere la spesa militare italiana fino al 2%.

continua a pagina 26



Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio, 35 anni, annuncia l'uscita dal M5S e la costituzione di un nuovo gruppo

IL RACCONTO

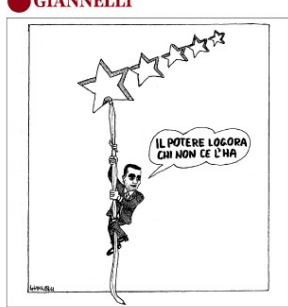
Battute, sorrisi e perfidie di una giornata spettacolare

di **Fabrizio Roncone**

Un tuffo nella tonnara grillina. Mentre Draghi al Senato chiede (e ottiene) di mandare armi all'Ucraina, il Movimento si sfascia. «Conte unillato», dice qualcuno. Ha perso «faccia e truppa». Una scissione preparata, si dice.

a pagina 9

GIANNELLI



di **Marco Galluzzo**
e **Monica Guerzoni**

Lo strappo arriva alle 21.45 di ieri. Luigi Di Maio lascia i 5 Stelle seguito da una sessantina tra senatori e deputati. E il Movimento non è più la prima forza politica in Parlamento, ora è la Lega ad avere più numeri. «Una scelta sofferta» ha detto il ministro degli Esteri che ha ammesso gli «errori fatti» ma ha cercato di guardare avanti: non possiamo pensare «di picconare la stabilità del governo solo per ragioni legate alla crisi di consenso, è da irresponsabili». Di Maio ha poi aggiunto che non formerà un nuovo partito, ma un progetto politico: «Insieme per il futuro». Dove «non ci sarà spazio per odio, sovranismi e populismi».

da pagina 2 a pagina 13

IN PRIMO PIANO

LA RIUNIONE CON I FEDELISSIMI
Il vertice di notte e la scelta

di **Emanuele Buzzi** a pagina 3

NESSUNA IPOTESI DI RIMPASTO
Draghi e i nuovi equilibri

di **Francesco Verderami** a pagina 5

LA LINEA DELL'EX PREMIER
Il M5S: restiamo al governo

di **Tommaso Labate** a pagina 6

FOTO DI GRUPPO
C'eravamo (forse) amati

di **Marco Imarisio** a pagina 7

L'esame Parla Bianchi. I ricordi degli scrittori Auci e Trevi

La Maturità «normale» Ore 8.30, torna il tema

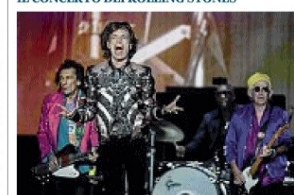
di **Gianna Fregonara**
e **Orsola Riva**

Questa mattina inizia il primo esame di maturità dopo due anni di Covid. Debutto, come di consueto, con la prova scritta di italiano. «Alle 8.30 spingerò il famoso bottone e tutte le scuole avranno contemporaneamente i titoli dei temi» ha detto il ministro Patrizio Bianchi. Secondo i primi dati ha ottenuto l'ammissione il 96,2% del 539 mila studenti, solo lo 0,1% in meno di quelli ammessi prima della pandemia.

alle pagine 16 e 17

con le testimonianze di **Stefania Auci** e **Emanuele Trevi**

IL CONCERTO DEI ROLLING STONES



Mick Jagger a San Siro Trionfo dopo il Covid

di **Andrea Laffranchi** alle pagine 40 e 41



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

In base alla famosa legge della impensabilità dei talk (a ogni riduzione di professore pacifista corrisponde un aumento uguale e contrario di virologio allarmista) lo stallo della guerra ha prodotto una recrudescenza immediata dell'emergenza pandemica. Il ritorno di Crisanti, molto atteso, non ha deluso le speranze di chi, e siamo tanti, gira con la mascherina al polso per essere pronto a indossarla al primo avvistamento umano: se la situazione non precipiterà a ottobre ha vaticinato il principe delle tenebre — è perché precipiterà già a luglio, dato che i vaccini non riescono a stare dietro alle varianti. Un Crisanti a suo modo rassicurante, in quanto identico a quello che avevamo lasciato il giorno in cui Putin invase l'Ucraina pur di farlo tacere.

Il mago dei numeri

Invece Pregliasco si è ripresentato con un colpo di genio. In questi mesi di forzato digiuno mediatico ha capito che, per attirare l'attenzione di un pubblico sempre meno fiducioso nel potere delle parole, era necessario ricorrere al fascino dei numeri. Così, quando a *Un giorno da pecora* gli hanno chiesto di definire l'ultima variante, non è ricorso alle solite perifrasi (più di un raffreddore, ma meno di un'influenza; più di un'influenza, ma meno di una scissione del Cinque Stelle) e ha detto: «Omicron 5 è quattro volte un'influenza forte». Perché quattro e non tre o cinque? O dodici volte un'influenza leggera? Nessuno lo sa, forse neanche lui. Ma adesso che ho un numeretto a cui aggrappare la mia ansia, mi sento già meglio.





Da Carrara a Lucca a Frosinone i candidati di Renzi e Calenda appoggiano quelli di centrodestra e anche di destra estrema. Il "centro", prima o poi, fa coming out



Mercoledì 22 giugno 2022 - Anno 14 - n° 170
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€180 - Arretrati € 300 - €16 con il libro "Ucraina. Critica della politica internazionale"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PARLAMENTO Draghi "concede" un dibattito

Armi tedesche online Qui è tutto top secret

■ Il governo di Berlino mette in Rete una lista lunga e dettagliata dell'intero materiale militare inviato all'Ucraina. C'è il numero esatto di tutto. In Italia il governo accetta di riferire alle Camere, ma c'è voluta quasi una crisi politica

○ CARIDI E MARRA A PAG. 4 - 5

Mannelli



GAETANO AZZARITI

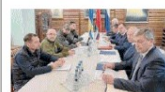
"Il governo deve avere il mandato dal Parlamento"



○ TRUZZI A PAG. 6 - 7

BENVENUTI FRA NOI

Quei giornaloni neo "putiniani", ma senza scuse



○ CANNAVO A PAG. 8

L'Etat c'est Lui

» Marco Travaglio

Putin ha già vinto. Non tanto in Ucraina, dove purtroppo continua ad avanzare. Quanto in Italia, dove il Parlamento è ormai ridotto a una parodia della Duma. Ci si attendeva un soprassalto di dignità del fu Potere Legislativo dinanzi a un governo che lo bypassa sistematicamente e lo degrada ad aula sorda e grigia, anzi a bivacco di manipoli. Dinanzi a un premier che pensa di dover informare le Camere di quel che fa, anziché chiedere alle Camere cosa deve fare. E dinanzi al sottosegretario Amendola che, alla richiesta di M5S e Leu al governo di presentarsi alle Camere prima di decisioni importanti (come Conte a ogni Dpcm), risponde: "Impossibile: vorrebbe dire che il governo è commissariato dal Parlamento" (salvo poi cedere sul punto). La versione moderna di *L'Etat c'est moi* del Re Sole. I pieni poteri sognati da Salvini sono cosa fatta e a tutti (o quasi) sta bene così.

L'aspetto più avvilente del presunto "dibattito" parlamentare, insieme alla distanza siderale dalla realtà dell'Ucraina e dal comune sentire degli italiani, era proprio il *mantra* dei governisti: non vorremmo essere qui, ci scusiamo di disturbare il manovratore, promettiamo di non farlo più. A parte rari interventi raziocinanti, era il campionato mondiale di adulazione al Capo, un *sequel* della saga di Fantozzi. Casini ricordava che i dittatori sono più svelti dei governi democratici, *ergo* il Parlamento non rompa: Draghi parla, le Camere applaudono e tutti a casa. Monti sosteneva che non è il momento di dar voce al Parlamento (che sull'Ucraina non si riuniva dal 3 marzo) perché il premier ha altro da fare. Richiotti, l'altro esponente oltre a Calenda, esortava Draghi a "resistere" non si sa bene a chi, dipingendolo come un San Sebastiano trafitto "h 24" da feroci quanto imprecisati oppositori (forse gli uomini invisibili che stringono la mano a Biden). Infatti il fratello d'Italia, teoricamente oppositore, era più governativo dei governativi. I cui interventi - M5S, Leu e Lega esclusi - erano un coro di vestali del culto mariano e servi enormi ai trionfi diplomatici del premier, peraltro mai visti. Alcuni davano una leccatina pure a Di Maio che, conscio dell'ora grave, era impegnatissimo a reclutare truppe per il nuovo Partito della Poltroncina dopo Udeur, Nod e Iv. Le sole deviazioni dal discorso unico del partito unico erano gli insulti a chi vuol ridiscutere l'invio a casaccio di armi e agli analisti non allineati ("preziosi da Mosca"), non bastando le liste di proscrizione. Ma alla fine anche quel penoso dibattito, impensabile in una democrazia ma perfetto per la Russia e la Corea del Nord, ha avuto la sua utilità. Ci ha svelato il nuovo articolo 11 della Costituzione, ancora secretato come i bollettini del Dis: "L'Italia ripudia la Costituzione".

DIPARTITA L'EX CAPO CREA "INSIEME PER IL FUTURO" CON ALTRI 60 A FINE MANDATO

Di Maio libera i 5Stelle e fonda la nuova Udeur



ULTIMA METAMORFOSI

IL MINISTRO DRAGHIANO FA DELLA LEGA IL PRIMO GRUPPO PARLAMENTARE

○ DE CAROLIS E SALVINI A PAG. 2 - 3 - 4 E 5

IL LEADER NON COMMENTA E PENSA AL DOPO

Conte: si al compromesso per non dare alibi, ma studia l'uscita 5S dal governo

○ ZANCA A PAG. 3

NUOVA LEGGE PER RISPARMIARGLI LE FIRME

L'ex capo impone la multa di 100 mila euro ai "traditori": ora la pagherà lui?

○ GIARELLI A PAG. 2 - 3

» PARLA MARTONE

"Rosso Verdi, sesso e coca: una bella battaglia coi fischisti"

» Camilla Tagliabue

Larghi applausi, lunghi fischisti per Mario Martone alla prima del *Rigoletto* che ha diretto alla Scala. "È stata una serata combattuta, una grande battaglia".

A PAG. 22

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Elettori, vil razza dannata a pag. 6
- Pontani Le lezioni francesi all'Italia a pag. 15
- Fini Erdogan e i "valori" d'Occidente a pag. 15
- Robecchi Grande ingorgo al Centro a pag. 15
- Bonsanti-Limiti Draghi e la lista P2 a pag. 17
- Wagenknecht La sinistra per ricchi a pag. 21

AUTONOMIA AGRICOLTURA

Riserve d'acqua per 2 settimane

○ DE RUBERTIS A PAG. 10 - 11

REPORT UE: "RISCHI A NORD"

Siccità: Cingolani fu avisato a marzo, ma non fece nulla

○ BELLA SALA A PAG. 10



La cattiveria

Renzi: "Le libertà delle ragazze di Kabul sono importanti quanto quelle delle ucraine e italiane". Le saudite invece si arrangiano

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'ADDIO A 75 ANNI

Cavalli, poetessa tra Elsa Morante e versi-ginnastica

○ DENTELLO A PAG. 23





ANNO XVII NUMERO 146

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 2022 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 8 + € 8,00 "IL MONDO DOPO PUTIN"

Putin dipinto con le sue parole, le sue nottate, i suoi sguardi tra paranoia e razionalità. C'è tutto nel grande romanzo russo di Giuliano da Empoli

Qualche sospetto sul nesso tra guerra imperialista e cultura è anima nostra lo abbiamo affacciato qui per tempo, quando andava di moda ripetere a macchina la banalità: "ma quanto è bravo Dostoevskij". Abbiamo dunque titoli per esaltare il grande romanzo russo che mancava, quello scritto in francese da Giuliano da Empoli, spirito d'improvviso da un mostruoso talento di romanziere e storico (Le megar di Krenad: lo ha pubblicato Gallimard con forte successo di vendite, sacra a breve in traduzione italiana, chi non lo compra e legge è un fiato e scemo).

Ma prima vorrei parlare di un articolo di Edward Lucas, specialista britannico di questioni di sicurezza e giornalista, comparso il 20 giugno sul Times di Londra. Scrive Lucas che per capire contenuto e contesto del decisionismo bellico putiniano "dobbiamo afferrare non solo i suoi elementi economici e militari, ma la fervente ostilità della cultura ruscavista che li nutre e sostiene". Con precisione analitica, Lucas elenca almeno sei punti specialistici.

Primo. La Z e i colori arancio e nero del simbolo di San Giorgio, restaurato da Putin nel 2005. Servono semiologi esperti, oltre alle benemerite spie, per capire la scelta di una lettera che nel cirillo non esiste, messaggio di guerra ai latini, variante ininterrotta, un po' alla Dan Brown (Lucas conosce il suo britannico).

Secondo. Guardate i dipinti del pittore accademico e di regime sovietico e poi putiniano Ilya Glazunov: parlano di accerchiamento dall'ovest, di tradimento, di umiliazione

fino a vette di misticismo ortodosso ineguagliate. Oppure guardate film precedenti la stessa era Putin come il "Barbiere siberiano" (1986) o "Il Monello" (1997-2000), gangster movies di alienazione e xenofobia dispiegate. Servono storici dell'arte e critici cinematografici.

Terzo. Riascena non solo di Stalin, ovvio, ma di Lavrentij Beria, il cecista torturatore inteso come manager efficiente. Dove sono i critici letterari?

Quarto. Servono storici che sappiano cosa fu il trattato di Polyanovka (1934), attualissima premessa antica del conflitto russo-ucraino. Il manifesto di Putin, estate 2021, non era solo uno sgorgio storico amatoriali, era un manifesto di guerra.

Quinto. La propaganda non è più quella di un tempo, come la nostalgia. Secondo un analista ex Nato, Ben Nim-

mo, la sua regola è quella delle quattro D: distort (distorci), dismiss (nega), distract (distragg), e dismay (sgomenta il nemico). Difficile in una società aperta distinguere tra opinioni legittime e disinformazione mirata. Scrive Lucas: verità fatti logici sono concetti che possono risultare sciocchi, basti pensare alla sovrapposizione tra Ufo, agguato, non si sa se chimiche e terapistia, non vaxismo e negazionismo climatico estremo (il mio, più o meno). Servono epistemologi, aggiunge, studiosi della conoscenza.

Sesto. Il capitolo del paranoia. Baba Vanga era una vidente bulgara cieca, morta nel 1966, la cui maggiore predizione è: "Nessuno può fermare la Russia". Armet'sky Sbornik è l'organo ufficiale dell'esercito russo, prevede lo psichic combat, il combattimento paranormale (febbraio 2022).

(segue a pagina due)

Le fronti della guerra

L'offensiva russa procede con le torture agli ucraini smistati

I sopravvissuti ai centri delle deportazioni raccontano le botte e le perquisizioni. Le parole per salvarsi

La barba e i tatuaggi

Milano. La linea del fronte nel Donbas si muove poco, non c'è ancora stato il colpo del "knockout" da parte dei russi, nonostante la riorganizzazione militare voluta da Vladimir Putin sia stata avviata da due mesi. Questo non significa che il colpo non arriverà, ma nel frattempo il morale basso degli ucraini di cui si è molto discusso è già meno basso e la capacità di adattamento alle nuove tattiche militari cresce. Il governo di Kiev aspetta le armi fornite dall'Occidente, ma mentre noi ci interroghiamo su queste commesse Putin procede con il suo manuale di guerra: colpire i civili indiscriminatamente in tutto il paese e annientare il popolo ucraino con la violenza delle deportazioni e delle torture.



VLADIMIR PUTIN

Odessa non è Mariupol

Riaprire musei e teatri in città. Colpirei significherebbe per Putin più che perdere una battaglia



Odessa, dal nostro inviato. A rischio di passare per un goloso turista abusivo, vorrei rivolgere alle autorità militari e

PICCOLA POSTA
civili responsabili della città di Odessa, la perla, la rispettosa richiesta di riconsegnare alle misure di chiusura di luoghi e monumenti cittadini. Nessuno può soffocare la minaccia che grava sulla città. L'atmosfera attuale di Odessa può essere descritta solo come quella di una quiete, e anzi di una specie di felicità ansiosa, prima della tempesta. In questo intervallo, che ci si augura il più duraturo, i segni di una rinascita sono tanti, e favoriti dalla stagione - ieri era il 21 giugno, solstizio d'estate, la luce più lunga, allungata fin dentro il crepuscolo.

Una chance a Tbilisi

La manifestazione pro europea in Georgia mostra che l'Ue è (di nuovo) garanzia di stabilità

Bruxelles. Quando 120 mila persone scendono in strada per dire che la "prospettiva europea" non è sufficiente e che vogliono lo status di paese di candidato all'adesione, l'Unione europea forse farebbe bene ad ascoltare e a scoprire quanto forte è la sua influenza e il suo potere di attrazione. E' accaduto a Tbilisi lunedì, dopo che la Commissione di Ursula von der Leyen ha raccomandato di concedere lo status di candidato solo a Ucraina e Moldavia, mentre alla Georgia sono state poste alcune condizioni prima di entrare nell'anticamera dell'Ue. La decisione sarà presa dai capi di stato e di governo nel Consiglio europeo di domani e venerdì. Nessuno si aspetta una svolta alla Georgia. Ma venerdì a Tbilisi ci sarà un'altra manifestazione.

(Completata segue a pagina quattro)

LA TRAGEDIA UCRAINA NELLA FARSA GRILINA

Draghi va liscio. La risoluzione viene approvata. I colloqui con Di Maio: "Hai la mia fiducia"

Roma. Non era preoccupato, non era infastidito, non "era niente". Raccontano che ieri mattina, in molti funzionari, collaboratori, tutti quelli che hanno visto entrare Mario Draghi a Palazzo Chigi, si siano chiesti: "Ma come fa a essere così sereno? Come fa a essere così tranquillo? Qui sta precipitando tutto e lui non dice niente". Quando si è seduto al Senato, ed erano le 15.03, mancava perfino l'accordo sulla risoluzione e lui, ancora, non diceva niente. C'è chi scommette sui numeri, sui cavalli, sulle squadre di calcio. Draghi aveva scommesso che non sarebbe "accaduto niente". Ha vinto, ma avendo scommesso su "niente" non si vince "niente". Mentre ricordava ai senatori che "l'unità è fondamentale" e che il sostegno all'Ucraina non sarebbe venuto meno, "così come questo Parlamento ci ha dato mandato di fare", il Pietro Bembo di Giuseppe Conte, i finissimi grammatici del M5s, litigavano ancora sull'importanza che ci fosse la dicitura "necessario coinvolgere la comunità internazionale". Ma che la storia presto consegnerà all'oblio pretendevano il doppio appoggio "ampio". E' sempre così, chi è debole ha bisogno di alzare la voce, di capire al mondo che conta qualcosa. Lo fa con le armi che ha il M5s ha usato il dizionario. Erano passati pochi minuti dal momento in cui Draghi aveva preso la parola ma bastava guardare la smorfia del ministro Federico D'Incà e Giancarlo Giorgetti per capire che l'accordo non c'era. Sotto i fogli del discorso che Draghi scriveva, te- sto che nessuno possedeva (è stato abolito alla fine) gli passavano le miserie, anche, linguistiche del nostro tempo.

Dove va Di Maio

Spacca il M5s e ne va. Cantieri con Sala e Pizzarotti. Conte sereno, Taverna brinda

Roma. "Te ne vai o no? Te ne vai o no?". Il coro da stadio lo lanciava la Taverna negli uffici del M5s. Gianluca Castaldi, un altro senatore grillino, le va dietro. Si aprono bottiglie di prosciutto. Brindisi. Dunque. Giggino se ne è andato e lui lì ha lasciato. Loro, le colonne di Giuseppe Conte, sembrano al settimo cielo. Ancora così da curia. Intanto ecco Luigi Di Maio. Il ministro degli Esteri, che si è portato dietro una bella pattuglia di parlamentari, esce da Palazzo Madama dopo il voto della maggioranza. Completo di sortita. Piegna ai pantaloni. Po- chetto, senza punto, un taschino della giacca. Non suda. Ha quel sorriso tor- to furbo che ormai è un marchio di fabbrica. Ha passato le ore del dibattito in aula accanto al premier Draghi. Di tanto ha parlato, scherzando, con il ministro Lorenzo Guerini. Serafico. Sarà seguito da almeno una sessantina di parlamentari. Numeri in evoluzione. Con sé anche una manciata di sottosegretari e viceministri pesanti: Laura Castelli (Economia), Pier Paolo Silieri (Sanità), Manlio Di Stefano (Esteri), Dalila Nesi (Sud), Anna Macina (Giustizia). C'è anche Carlo Ruocco, presidente della commissione Banche. Il gruppo si chia- merà Insieme per il futuro. "Lo ab- biamo deciso una settimana fa", con- fessano Simona Nocerino e Antonella Campagna. Di Maio ha deciso i tempi della scissione l'altra notte, all'una, appena tornato dal Lussemburgo. So- lita alita con lo staff. L'accelerazione è arrivata "dopo gli attacchi di Roberto Fico". Dell'operazione sono stati in- formati a tempo debito Palazzo Chigi e il Quirinale. Ma cosa vuole fare Di Maio?

(Completata segue a pagina quattro)

"Cade il governo. Anzi no". Ascelle pezzate, marachelle di Giggino e disperazione a 5 stelle

A un certo punto nel salone dove si chiacchiera e si bivaia, in Senato, arriva anche Marco Rizzo. E' il segretaria del partito comunista. "Ne ho viste tante di scissioni", dice. "Ma di così cre- tine mai". Aggiunge: "Lui di queste cose ha una certa esperienza. Non per niente è di sinistra. Il fatto è che Luigi Di Maio lascia il Movimento cinque stelle per- ché Giuseppe Conte minaccia di non vo- tare una risoluzione sull'invio delle armi in Ucraina, ma alla fine l'ex avvocato del popolo, dopo strepiti, dichiarazioni, insulti, boti, petardi e montagne rus- se, quella risoluzione la vota. E' allora esattamente perché si separano?". Boh.

DI SALVATORE MEOLO
"L'Ucraina qui c'entra poco", dice Pier Ferdinando Casini. "Il problema è il fu- turo di Luigi", precisa Paola Taverna (che ha un pieduccio e le stamperie: è stato Giggino). "No, sostituisce". Ma sta il fatto: causa e conseguenza, nel mondo a cinque stelle, non sono quasi mai in limpido rapporto tra loro. Il che non è precisamente una novità. Ma tant'è. In so- stanza, al termine di una giornata tanto calda quanto inutile in aula, il Senato, tra ascelle pezzate e cravatte troppo strette, si è avuto anche la prova dell'attività del verdetto di quell'antico e famo- so detto che recita co- sì: gli anni non avventi provocano una città abolita alla fine di conseguenza. E dire che in molti al mi- nistro Stefano Puta- nelli, ormai assai me- no di Conte, faceva di- scorsi drammatici e vagabondi: "Chissà se sarò ancora ministro quando ci sarà il go- verno?". Figurarsi. Mentre nell'Aula del Senato i grillini inter- venivano uno dopo l'altro a serpentina, a rosa dei venti o a vortice ritmico, non di rado in crescendo, e comunque sempre attraverso un tra- scorrere di vertigini tipo la sentinelle che intima a Mario Draghi: "Lei vadi in Europa" o il mitologico senatore Aida che collega l'Ucraina e il superbuon edulizio, insomma mentre quelli si fa- cevano esplodere in aula con metodi tra i più fantasmi mai visti nella storia della Repubblica, ecco invece che da un'altra parte di Roma c'era il loro capo, Giusep- pe Conte, che trattava. Ma su cosa? Il punto qual'è? Qual'è il "nodo" della que- stione? "Il nodo è subito", dice il go- verno. Non senza ironia Alessandro Alfieri, me- diatore del Pd. Insomma, allegro vagabondo, eroe imperituro le cui impre- se non hanno purtroppo mai un termine di realizzazione. Conte stava approvando la risoluzione, ma non senza che da un'altra parte per la risoluzione sulle armi per- come gliela dettava Palazzo Chigi. Nien- te crisi di governo. Nessuna uscita dalla maggioranza. Nessuna figura di folia dell'Italia alla vigilia del Consiglio euro- peo. "Non è successo niente", sintetizza Giorgio Mulè, sottosegretario di Forza Italia. "Dopo quattro anni si conclude così la breve parabola del vaffa in Par- lament". Un epitaffio. Chissà. Vedremo. Resta la scissione di Giggino detto la ma- rachella. E restano gli sguardi remoti, per non dire comici, dei senatori e dei deputati grillini che si chiedono: E ora? Con chi mi viene stare? Luigi o Giggino? Chi mi garantisce un reddito di cittadinanza? Tu che faresti?, doman- dano ieri Fabiana Daddone, che per adesso fa il ministro e logicamente non vuole tornare a fare le fotocopie nello studio legale di Cuneo da cui proviene. E lei perlopiù un lavoro ce l'ha. Pensate gli altri come stanno messi.

Guerra e scissioni. Draghi mette gli ingegneri del caos politico di fronte allo specchio della responsabilità

La giornata politica di ieri è stata dominata da due scene impor- tanti. La prima scena è quella che conta, ha visto come protagoni- sta il presidente del Consiglio Mario Draghi, che poco prima di ricevere il consenso largo della maggioranza di governo sulla risoluzione legata alle sue comunicazioni in vista del Consiglio Ue del 23 e del 24 giugno (219 sì, 20 voti contrari e 22 astenuti) ha messo i senatori della Repubbli- ca di fronte alle loro responsabilità. Draghi ha ricordato che c'è una grossa differenza fra tifare per la pace e tifare per il pacifismo. Ha spiegato che per sperare di far sedere la Russia ai tavoli dei negoziati occorre continuare a sostenere la resistenza dell'Ucraina, imponendo sanzioni, spingendo l'Ucraina verso l'Unione europea, sostenendo una pace che non passi sopra la testa della resistenza ucraina e schierandosi senza tentennamenti al fianco di un paese che lotta per difendere la sua libertà ("La sottomissione violenta e la repressione di un popolo per mano di un esercito non portano la pace, ma il prolungamento del conflitto, forse di altro modalità, di cui l'Ucraina è vittima", ha detto Draghi). Draghi ha poi ricordato che "il governo italiano, insieme al partner europeo, ha deciso di non cedere". E del G7, intende continuare a sostenere l'Ucraina, così come il nostro Parlamento ci ha dato un mandato di fare", e nel farlo ha ricordato - indirettamente - che la sua politica è una dolce farsa la po- lemica costruita dai vecchi partiti popu- listi attorno alle co- munizzazioni di ieri del presidente del Consiglio. Una farsa perché, mentre i Giuseppe Conte e i Matteo Salvini spiegavano ai propri follo- wer di essere pronti a fare di tutto e di più per scongiurare l'invio di ul- teriori armamenti all'Ucraina, an- che i muri sapevano quello che il premier ieri ha sintetizzato con die- ci parole: "Così come questo Parla- mento ci ha dato mandato di fare". Che tradotto significa: la risoluzione di inizio marzo, votata anche dal M5s e dalla Lega in Parlamento, prevedeva anche la cessione di ap- parati e strumenti militari che con- sentano all'Ucraina di esercitare il diritto alla legittima difesa e di pro- tegerla da una popolazione", è una risoluzione valida fino al 31 dicem- bre ed è una risoluzione che auto- rizza il governo a inviare fino alla fine dell'anno tutto ciò che conside- ra saggio inviare per armare la resi- stenza in Ucraina. Ma nessuno ha dunque la scena, la scena che con- ta. La scena del conflitto, la scena di un mondo che cambia alla veloci- tà della luce, la scena di un Parla- mento che non combatte e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente affrontare le trasformazioni immensi prodotte dalla guerra: una globalizzazione che riduce i confini del suo spazio vitale, un pezzo di mondo che ha scelto deliberata- mente di non combattere e si auto- rizza a fare la fotocopia dello stato di guerra, la politica dei fatti a quel- la delle parole, la scena di un oc- cidente che ogni giorno deve traga- micamente



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 147 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 (Giornale) ISSN 1120-4072 (Supplemento)

FINE DEI 5 STELLE

IL FUNERALE DEL GRILLISMO

Di Maio strappa con Conte, porta via una sessantina di parlamentari e fonda «Insieme per il futuro»: «Sulla guerra certi 5s indeboliscono l'Italia»
DRAGHI VINCE SULLE ARMI, MA ORA TEME CREPE IN MAGGIORANZA

Dopo aver abolito la povertà Luigi Di Maio abolisce i Cinque stelle e il mantra «uno vale uno», sposa la linea atlantista del premier Mario Draghi e rinnega la sua esperienza nel Movimento e il rapporto con Giuseppe Conte. Il nuovo partito si chiamerà «Insieme per il futuro» e conta più di 60 parlamentari ex M5s.

Bozzi, Bracalini, Cesaretto, Di Sanzo, Napolitano e Scafì
da pagina 2 a pagina 6

SCISSIONI A CATENA

di **Augusto Minzolini**

Se c'è una scienza a cui più si avvicina la politica è la fisica. E tutti sanno che quando si scinde un corpo, mettiamo un atomo o, in ordine di grandezza, un pianeta o una stella, si crea una reazione a catena o, magari, una scissione a catena. La scissione del Movimento grillino ad opera di Luigi Di Maio, che potrebbe portare addirittura ad una supernova, cioè all'esplosione del Movimento come lo stesso Beppe Grillo comincia a profetizzare, potrebbe provocare pure una serie di scismi in altri partiti. Non è una conseguenza scontata ma, in determinate condizioni, potrebbe realizzarsi. Un processo che potenzialmente potrebbe ripetersi, nelle ragioni e negli interessi, proprio quello che è avvenuto tra i 5 stelle. La ragione è la naturale propensione che muove ministri e sottosegretari verso il centro dello schieramento politico per porre al riparo il governo, in questo caso l'esecutivo Draghi, dalle incursioni e dalle logiche elettorali dei partiti di appartenenza. L'interesse, invece, sono le garanzie a cui aspirano le anime governiste, ormai da più di un anno sospese tra Palazzo Chigi e la leadership dei partiti, che non si sentono per nulla tutelate quando saranno decise le liste elettorali.

Nei 5 stelle queste ragioni hanno dato vita, appunto, alla scissione: la politica primordiale, come quella che caratterizza il Movimento, non ha gli strumenti per incanalare il dissenso e individuare un compromesso. Negli altri partiti, invece, si vedono i germi di questo processo, ma non è detto che si arrivi alla rottura. O, meglio, in alcuni casi, vedi Forza Italia, già ci sono state scissioni (Toti e compagni), ma il numero dei fuoriusciti è rimasto basso. Nella Lega, invece, i movimenti tellurici si avvertono e sono sempre più evidenti. All'indomani del secondo turno delle amministrative le scosse potrebbero farsi più intense. Del resto - a quanto si sa - il primo ad essere informato da Di Maio della nascita di «Insieme per il futuro» è stato proprio Giancarlo Giorgetti.

Un particolare che offre lo spunto per un ragionamento. Spesso, anche quando si creano le condizioni, il maggior freno che scoraggia le scissioni è l'assenza di un approdo che accolga i fuoriusciti. Se, però, c'è un battistrada che rompe con il vecchio partito di appartenenza e si mette a disposizione per un altro soggetto politico, altri potrebbero seguirlo, provenienti da altre forze. Magari, potrebbero arrivare a sintesi o a federarsi tutti i draghiani che albergano nella maggioranza di governo. Torna, quindi, la suggestione del partito di Draghi senza Draghi. C'è, però, un problema: gli attuali gruppi dirigenti dei partiti della maggioranza di governo, per evitare una simile prospettiva, avrebbero un'unica strada, quella di non dare il tempo alla catena delle scissioni di mettersi in moto e creare un altro o altri soggetti politici. Cioè debbono bloccare il processo all'origine. E l'unico modo è quello di aprire la crisi ed andare alle elezioni anticipate. Un'operazione complicata quando c'è una guerra in atto. Ma, al di là di questa valutazione, vale la pena rilevare il paradosso della politica, per cui delle potenziali scissioni che nascono nel nome di Draghi potrebbero diventare la causa per cui potrebbe cadere il governo Draghi.

IL PD MOLLA CONTE

Anche i dem si sfilano
L'alleanza già in bilico

di **Vittorio Macioce** a pagina 6

IL MOVIMENTO «SOCIO-DEGRADABILE»

Una forza tutta «pancia»
uccisa da lotte intestine

di **Pier Luigi del Viscovo** a pagina 3

IL RETROSCENA

Il premier evoca la crisi
e stoppa la fronda

di **Adalberto Signore** a pagina 5

BLOCCATI TRENI E TIR RUSSI, CRESCE LA TENSIONE

Mosca-Ue, a Kaliningrad rischio escalation

Putin minaccia la Lituania col supermissile Sarmat. Gli Usa: «Difendiamo Vilnius»

Angelo Allegri, Fausto Biloslavo e Maria Sorbi

da pagina 8 a pagina 10



MINACCIA Il missile Sarmat partito dalla base di Plesetsk nell'Arkhangel'sk, 800 km a nord di Mosca

SUWALKI FRONTE CALDO

Un «corridoio»
porta il conflitto
dentro la Nato

di **Gian Micalessin**

Ora tutto è pronto. Ora basta una scintilla per dar fuoco alle polveri e spingere il conflitto ucraino nel cuore dell'Europa, trasformandolo in una guerra a tutto campo tra Russia e Alleanza Atlantica. Purtroppo, per immaginare le ragioni e il perimetro di quel conflitto, non ci vuole troppa fantasia.

Le ragioni sono scritte nell'articolo 5 del Trattato Nato che impone la reciproca difesa. Il perimetro è disegnato sulle cartine geografiche.

alle pagine 8-9

LE MOSSE DI CINGOLANI

**Niente panico sul gas
Ma compriamo carbone**

Francesco Giubilei

Il ministro per la Transizione ecologica Roberto Cingolani assicura: «Non ci saranno problemi con il gas». Ma il governo ha deciso di «massimizzare le centrali a carbone, in vista dell'embargo su quello di provenienza russa stabilito dall'Unione europea a partire dal mese di agosto». Addio dunque alle emissioni zero.

con **Benignetti** a pagina 12

EMERGENZA IDRICA AL NORD

**Siccità, centrali spente
E si prega per la pioggia**

Serena Coppetti

Per la prima volta in 70 anni di attività, è stata spenta la centrale idroelettrica di Isola Serafini, nel Piacentino. Colpa della siccità che ha svuotato il Po, sotto ormai di 8 metri. L'impianto ripartirà solo dopo il ripristino delle condizioni idrauliche sufficienti: «L'acqua in Lombardia è finita. È stato fatto tutto il possibile».

con **Giannoni** a pagina 13

STORICA SENTENZA

**«La Germania
deve pagare
per la strage
di Marzabotto»**

Daniel Mosseri

a pagina 17

all'interno

L'ULTIMA MODA

La deriva gender
trova proseliti
tra i figli delle star

di **Andrea Indini**

a pagina 25

FOLLIE BUROCRATICHE

Se il biliardino
è un videopoker
Icona «fuorilegge»

Nino Materi

a pagina 19

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL SOSTEGNO AL CARBONE È IL MODO PIÙ VELOCE PER EVITARE LA CRISI ENERGETICA



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 22 giugno 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRATAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Crisi idrica in Lombardia, risorse agli sgoccioli

L'idroelettrico avverte: autonomia di 10 giorni poi basta acqua ai campi

Anastasio in Lombardia



Milano prima per non ammessi

Maturità al via Ma gli esclusi sono oltre il 3%

Ballatore in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Alla fine è Di Maio a espellere i 5 Stelle

Addio al Movimento di Conte: «Ambiguo sulla guerra e legato al passato. Uno non vale uno, basta con il populismo»
Lo seguono più di 60 parlamentari. Draghi non accetta compromessi, grillini costretti a chinare la testa sull'invio di armi a Kiev

Servizi
da p. 2 a p. 5

L'involuzione dei grillini

Tutti contro tutti C'eravamo tanto odiati

Francesco Ghidetti

Increduli o, per usare metafore carducciane, «incerti tra il sorriso e il pianto». Sono gli italiani che seguono con passione le vicende politiche e dei partiti. Prendiamo i Cinquestelle. Luigi Di Maio se ne va anche perché teme che il Movimento «diventi una forza politica dell'odio». Sì, avete letto bene: «Odio». Da non crederci. Da che pulpito. Già l'esordio del Movimento non era, diciamo così, conciliante. Era il tempo del «vaffa», declinato a ogni pie' sospinto. Era il tempo dell'«apriamo il Parlamento come una scatola di tonno» perché il Movimento doveva purificare la casta dei corrotti, cioè i politici, capaci solamente di inciuciare e di rubare.

Continua a pagina 2

PARADOSSI D'ESTATE: L'ENNESIMA IMPOSTA SUL DIVERTIMENTO



Ci tassano anche il calciobalilla

Non bastano il caro energia né la crisi idrica: nella torrida estate italiana arriva anche il paradosso delle tasse sul calciobalilla. Un decreto appena entrato

in vigore prevede che anche per installare il mitico biliardino serve un'autorizzazione con tanto di tassazione. Il compagno di (innocui) giochi di mille

estati trattato quindi come un videopoker. E sulle spiagge sono già scattate le prime multe per presunte irregolarità.

Turrini a pagina 16

DALLE CITTÀ

Milano

Appello della Moratti «Covid insidioso prudenza e vaccini fondamentali»

Bonezzi nelle Cronache

Milano

In auto coca e hascisc Preso dopo fuga di 250 chilometri

Palma nelle Cronache

Pavia

Cade dalle scale in casa di riposo Muore a 93 anni

Zanette nelle Cronache



Ok alla Camera. E scoppia la polemica politica

Cannabis in casa, primo sì «Fino a quattro piantine»

Colombo a pagina 14



Il figlio Xavier si fa chiamare Vivian Jenna Wilson

Musk jr rinnega il padre E cambia genere sessuale

Rondoni a pagina 13

il RINASCIMENTO di BEYFIN

L'energia Beyfin sostiene Donatello in Toscana, uno speciale itinerario tra le opere del grande maestro che tocca Firenze, Prato, Arezzo, Siena e Pisa in occasione della mostra "Donatello, il Rinascimento (Palazzo Strozzi e Museo del Bargello fino al 31 luglio 2022).

La rinascita di Beyfin: nel 2022 il gruppo diventa Società Benefit.

Scansiona il QR Code ed esplora la mappa

BEYFIN

www.beyfin.it





Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA Inchiesta sulla siccità estrema in Italia. Intervista al climatologo Pasini. Dossier sullo spreco di acqua



Culture

PATRIZIA CAVALLI Muore all'età di 75 anni tra le protagoniste della poesia italiana del secondo Novecento
Massimo Natale, Nadia Fusini pagina 10



Visioni

MUSICA Una collana in vinile per celebrare gli «storici» anni del rock progressive italiano
Guido Festinese pagina 12

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 2022 - ANNO LII - N° 148

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

REPORTAGE DA MYKOLAYIV SOTTO LE BOMBE. E SCONTRO APERTO SUL BLOCCO UE ALL'ENCLAVE BALTICA

Un fronte caldo anche a Kaliningrad

■ Sale la tensione tra Russia e Unione europea dopo il blocco parziale del corridoio che collega l'enclave baltica di Kaliningrad al resto della Federazione russa. Mosca intima a Bruxelles di sbloccare il transito, altrimenti mani libere per risolvere il problema «con qualsiasi mezzo».

Per il capo della diplomazia europea Borrell, «Vilnius sta solo applicando le sanzioni, il resto è propaganda». Nelle stesse ore il presidente Putin annuncia che il supermissile «Sarmat», capace di «penetrare ogni sistema di difesa missilistica esistente o futura» sarà operativo entro l'anno.

La regione emerge sempre più come nuovo, potenziale e pericolosissimo casus belli, con la minaccia nucleare sullo sfondo. Intanto il conflitto non s'arresta. Clima surreale a Mykolayiv, da mesi bersaglio di incessanti bombardamenti russi.

ANGIERI, VIELMINI - PAGINE 2, 3

GERMANIA, OPERAZIONE TRASPARENZA Tutte le armi sul sito del governo

■ Dai resti di magazzino della Bundeswehr, e in parte della Ddr, allo stock bellico che Zelensky ha ordinato direttamente alle aziende produttrici, sul sito uf-

ficiale del governo Scholz la lista completa delle armi made in Germany fornite all'esercito ucraino dall'inizio dell'invasione russa.
CANETTA A PAGINA 3

all'interno



Emilia Romagna Manca l'acqua, si spegne la centrale idroelettrica

La centrale idroelettrica Enel di Monticelli d'Ongina, nel Piacentino, è stata spenta a causa della mancanza d'acqua nel fiume Po che la alimentava

MAURO RAVARINO
PAGINA 6

Strage infinita Quattro morti sul lavoro in sole ventiquattro ore

Ieri due morti nel Veronese (uno in edilizia e uno in agricoltura), un 72 enne in un cantiere a Lecce e uno sulla linea ferroviaria Firenze-Roma. Senza dimenticare tre feriti gravi.

MASSIMO FRANCHI
PAGINA 6

Concorsi Test per aspiranti profpieni di errori e altre catastrofi

Appello degli intellettuali al ministro Bianchi «in difesa della scuola, contro un concorso pieno di errori e offensivo del merito», ma è il sistema che non funziona

MARIO DI VITO
PAGINA 6

Mario Draghi e Luigi Di Maio ieri al senato foto LaPresse

Armi e bagagli

Di Maio lascia i 5 Stelle e fonda un nuovo gruppo parlamentare: «Dovevamo stare dalla parte giusta della storia». Con lui una sessantina tra deputati e senatori. Conte in difficoltà vota a Palazzo Madama la risoluzione sull'Ucraina che conferma la linea Draghi pagine 4,5

Lele Corvi



Armi nucleari-Vienna Il pericolo aumenta, ma l'Italia diserta vertice e Trattato

LAURA BOLDRINI

Perché è importante partecipare alla conferenza sul Trattato per la proibizione delle armi nucleari (Tpnw)? Perché oggi più che in passato esiste purtroppo una minaccia concreta che vengano utilizzate. Se non ci fosse, Putin non potrebbe tenere il mondo con il fiato sospeso.

— segue a pagina 15 —

Informazione Per Julian Assange, fino ai tempi supplementari

VINCENZO VITA

Si è tenuta ieri alla Federazione nazionale della stampa una importante conferenza, collegata da Buenos Aires il premio Nobel per la pace Adolfo Pérez Esquivel, promotore con la Madre de Plaza de Mayo Nora Cortiñas, di un appello contro l'estradizione negli Usa di Julian Assange.

— segue a pagina 15 —

Strage di Marzabotto Ora la Germania condannata non è più immune

DAVIDE CONTI

La sentenza del Tribunale di Bologna che ieri ha condannato la Germania a risarcire i familiari delle vittime della strage di Monte Sole-Marzabotto perpetrata dalle Waffen SS nei giorni 29 settembre-5 ottobre 1944 (800 persone assassinate) segna un passaggio di rilevanza giuridica.

— segue a pagina 14 —

all'interno

Egitto Intervista a Ramy Shaath «Al-Sisi vive grazie all'Europa»

CHIARA CRUCIATI

PAGINA 9

Migranti Msf: «Più canali legali per uscire dalla Libia»

GIANSANDRO MERLI

PAGINA 8

Toni Negri «Mélenchon ha capito la politica dei movimenti»

ROBERTO CICCARELLI

PAGINA 7

20422
9 770025 215000
Yedig Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gm/CRM/232103



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 170 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 22 Giugno 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

In Commissione Cannabis, c'è l'ok che depenalizza la coltivazione a casa (con limiti)
Barbara Acquaviti a pag. 12



Il concerto al Meazza Non solo amarcord i Rolling Stones sono intramontabili
Andrea Spinelli a pag. 16



1947-2022 Patrizia Cavalli e i versi limpidi di una «vita meravigliosa»
Generoso Picone a pag. 17



Di Maio lascia, M5S a pezzi

►La scissione del ministro: «Davanti alle atrocità di Putin dovevamo scegliere da che parte stare»
Nasce un gruppo con sessanta parlamentari. Draghi supera la prova del Senato: si agli aiuti a Kiev

Il commento

Un movimento in liquidazione oltre gli slogan

Massimo Adinolfi

Scissione: l'ultimo capitolo della storia del Cinque Stelle è il più doloroso. Perché di espulsioni e abbandoni ce ne sono stati molti, tra i pentastellati. Di dimissioni e di passi indietro anche, ma all'addio dell'ex capo politico, con tanto di raccolta firme e formazione di gruppi autonomi, non si era ancora arrivati. Ci si arriverà a breve, a quanto pare. Ma per la politica italiana non è una novità.

Continua a pag. 39

L'analisi

La coesione che l'Europa deve ritrovare

Francesco Grillo

Possono leader politici di democrazie nazionali deboli, rendere più forte un'Europa che ha l'assoluto bisogno di rispondere a problemi che rischiano di soverchiarla? È questa la contraddizione più difficile che il dibattito sulla riforma dell'Unione Europea sembra evitare. Ed è una contraddizione resa evidente dalla velocità con la quale siamo riusciti a bruciare l'ultima illusione.

Continua a pag. 39

Perquisizioni anche in Francia. Il club: noi sereni



L'operazione Osimhen nella bufera DeLa indagato per falso in bilancio

Leandro Del Gaudio

Un'ipotesi di sovrappiù che avrebbe garantito la possibilità di evadere il fisco, all'ombra di un contratto viziato da operazioni ritenute «oggettivamente inesistenti». La Procura di Napoli indaga

sul trasferimento dell'attaccante nigeriano Victor Osimhen dal Lille al Napoli, nell'estate del 2020. Ipotesi di falso in bilancio, blitz della Guardia di Finanza nella sede del Napoli, indagati il presidente Aurelio De Laurentis e gli altri esponenti del Cda.

A pag. 18

È finita con l'addio al Movimento 5 Stelle di Luigi Di Maio e di un gruppo di parlamentari e amministratori: «Dovevamo scegliere da che parte stare di fronte alle atrocità in Ucraina», ha detto. Intanto il governo supera in Senato la prova Kiev.

Servizi alle pagg. 2, 3 e 5

Il fronte lituano

Mosca minaccia Vilnius Nato, massima allerta

Marco Ventura a pag. 8

L'anniversario

Clan, 40 anni fa l'urlo dei vescovi Di Donna: ora nuova resistenza

Antonio Di Donna *

Il 129 giugno 1982 la Conferenza Episcopale Campana pubblicava il documento contro il fenomeno della camorra dal titolo: «Per amore del mio popolo, non tacerò». Forse per la prima volta, con quell'atto così solenne e collegiale, i vescovi della Campania affrontarono il fenomeno della camorra. Ma quale fu la genesi del Documento?

Continua a pag. 39

Perone a pag. 15

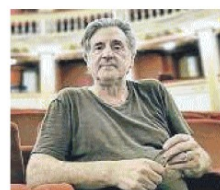
Auteuil scippato le scuse di Napoli «Subito i rinforzi»

Raid in via Marina: l'attore rapinato di un prezioso orologio Il Comune chiede tempi certi al Viminale per i nuovi agenti

Giuseppe Crimaldi

Inaugurata a Napoli la stagione estiva della «caccia al turista». Si è rifatta viva la banda del Rolex, prendendo di mira un bersaglio eccellente: l'attore francese Daniel Auteuil, rapinato, lungo via Marina, di un prezioso orologio Patek Philippe, valore 39mila euro. Il delinquente ha agito con il volto coperto da una mascherina, indossando un casco. Intanto il Comune di Napoli chiede tempi certi al Viminale per i rinforzi.

In Cronaca con Di Biase e Esca



L'attore Daniel Auteuil fotografato nel teatro Mercadante di Napoli

L'ondata travolge anche la Campania

Il Covid ha rialzato la testa picco estivo con le varianti

Ettore Mautone

Covid, con Omicron non è finita come tutti pensano. La curva di crescita dei nuovi casi anche in Italia ha assunto negli ultimi giorni quel profilo esponenziale che abbiamo imparato a riconoscere come primo segno di nuove ondate. Preoccupa la variante portoghese, previsto per fine luglio un nuovo picco. Intanto in Campania la percentuale di positività sale pericolosamente al 25,5%.

A pag. 13

La riflessione

Quella normalità che cerchiamo contro l'emergenza

Edoardo Boncinelli Maurizio Bifulco

Tutti auspicano il ritorno alla normalità. Ciò che intendiamo è abbastanza ovvio: uscire dall'emergenza Covid che ci opprime da più di due anni.

Continua a pag. 38

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

ACQUILA E FORMICA PLUS 50+ 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO **acti**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Acti è un marchio di Bioactor S.p.A. I loghi Acti e Bioactor sono marchi di Bioactor S.p.A.



€ 1,40* ANNO 144 - N° 170
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art. 1 c. 1 DCB RM

Mercoledì 22 Giugno 2022 • S. Paolino da Nola

IL GIORNALE DEL M

Commenta le notizie su MESSAGGERO.IT

Senza mascherine
Maturità 2022
torna il tema
con l'incognita
del Covid
Loiacono a pag. 14



Abbonamenti, laziali divisi
Ora Lotito sblocca
il mercato di Sarri
Frattesi vuole Mou
Abbate, Carina e Lengua nello Sport



Mondiali di nuoto
Super Martinenghi
una rana d'argento
per soli 3 centesimi
Delude Paltrinieri
Arcobelli e Mei nello Sport



Oltre l'unanimità
La coesione
da ritrovare
in un'Europa
così divisa

Francesco Grillo

Possiamo leader politici di democrazie nazionali deboli, rendere più forte un'Europa che ha l'assoluta bisogno di rispondere a problemi che rischiano di sovverchiare? È questa la contraddizione più difficile che il dibattito sulla riforma dell'Unione Europea sembra evitare. Ed è una contraddizione resa evidente dalla velocità con la quale siamo riusciti a bruciare l'ultima illusione: solo venerdì scorso avevamo salutato l'incontro a Kiev dei capi di governo dei tre principali Paesi dell'Unione Europea, come lo storico inizio di una rifondazione dell'Unione. È bastato il fine settimana per ricordarsi che persino Macron, quello che doveva essere il più stabile dei leader che devono cambiare l'Europa, non ha neppure il consenso necessario per formare una maggioranza parlamentare a casa propria. In realtà, la grande difficoltà con la quale l'Unione Europea ha a che fare da decenni, è il riflesso di una crisi più profonda delle democrazie negli Stati che dell'Unione sono parte. Ed è questo legame tra crisi che va spezzato con una strategia che deve trovare un approdo concreto.

Continua a pag. 18

Di Maio lascia, scissione M5S

►L'annuncio dopo l'incontro con Mattarella: «Qualcuno rischiava di indebolire il Paese»
Con lui sessanta parlamentari. Passa la risoluzione del governo sugli aiuti all'Ucraina

ROMA È scissione nei Cinquestelle: Luigi Di Maio fonda un gruppo autonomo. L'annuncio dopo l'incontro con Mattarella

Ajello, Bulleri e Malfetano alle pag. 2, 3 e 4

Presentata a Parigi la candidatura italiana

Lo scatto di Roma per Expo 2030
Verdone: «Occasione da cogliere»

dal nostro inviato
Francesco Pacifico
PARIGI
«Non potremo avere un nuovo rapporto con la natura, senza riconnetterci con



l'umanità stessa». C'è anche una citazione di Papa Francesco nel video con il quale Roma ha presentato a Parigi la candidatura per l'Expo. A pag. 11
Satta a pag. 11

CONTROCAMPO

Il leader di Azione: Luigi con noi non c'entra

Calenda: «Pronti a fare il terzo polo
E se vinciamo il premier è Draghi»

Massimo Martinelli
Barbara Jerkov

«Pronti a fare il partito per Draghi premier». Così il leader di Azione Carlo Calenda intervistato a Controcampo su Messaggero Tv.

«L'emergenza non finirà tra un anno, servono competenze. Di Maio? Pessimo al Mise, non c'entra niente con noi. E Renzi andrà con il Pd». E ancora: «Magari Giorgetti lasciasse Salvini e venisse al centro».

A pag. 5

A San Siro il ricordo di Charlie Watts, poi l'energia della band mito



Stones, sessant'anni di rock

I Rolling Stones ieri sera a San Siro per il loro "Sixty Tour"

Marzi a pag. 22

«Quello è il corpo di Bochicchio» Giallo sulle minacce

►Riconoscimento dal braccialetto elettronico
La paura della moglie: «C'è gente brutta brutta»

Valeria Di Corrado
e Flaminia Savelli

Quel corpo carbonizzato dopo lo schianto sulla Salaria è del broker Massimo Bochicchio. Il riconoscimento attraverso il braccialetto elettronico, la conferma arriverà dal test sul Dna. I timori della moglie prima dello schianto: «Minacce da gente brutta». L'indagine sulla morte di Bochicchio si concentra sulla lunga lista dei creditori.

A pag. 13

Via anche il cognome
Il figlio di Musk
cambia sesso
«Lui è omofobo»

LONDRA Il figlio di Elon Musk cambia sesso e sceglie un altro cognome. «Basta rapporti con lui, è omofobo». Xavier, nato dal primo matrimonio del fondatore di Tesla, diventa Vivian. Bruschi a pag. 10

Chiesto lo stato d'emergenza: «Razionamenti ora per non svuotare le piscine»
Le Regioni: «Siccità, vanno aperte le dighe»

Gianluca De Rossi

L'acqua è finita. E sull'acqua per fronteggiare gli effetti ormai drammatici della siccità si profila un braccio di ferro: da una parte i produttori di energia idroelettrica, che vedono gli invasi sempre più vuoti, mentre dall'altra parte ci sono le Regioni che chiedono di aprire le dighe a gran voce, soprattutto al Nord, nell'area del Po, ma anche nell'area dell'Appennino centrale, per non vedere i raccolti agricoli andare in fumo, con i campi arsi e le risaie ormai secche, e il bestiame che soffre.

A pag. 8

Arcovia a pag. 8

Lega e Fdl: venerdì in aula sarà battaglia
Cannabis in casa, il sì alla coltivazione
previsto il limite di quattro piantine



ROMA Coltivare fino a quattro piantine di cannabis in casa per uso personale diventa lecito, senza correre il rischio di subire sequestri o sanzioni amministrative. Lo prevede la proposta di legge che ieri ha avuto il primo sì della commissione Giustizia della Camera e che venerdì dovrebbe approdare in aula.

Acquaviti a pag. 12

Il Segno di LUCA

BILANCIA, EVITA LE PROVOCAZIONI

La congiunzione di Luna e Marte nel focoso segno dell'Ariete in opposizione al tuo segno sembra volerti provocare. È quasi una tentazione, che ti incalza e stuzzica la tua impulsività. Ma tu non hai bisogno di combattere perché non è quella la tua strategia vincente. La tua strategia migliore si esprime attraverso la diplomazia, la seduzione. Goditi gli eventi come un corteggiamento magari un po' brusco.

MANTRA DEL GIORNO
Pianificare un errore riduce l'ansia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIACI IL TUO INEDITO ENTRO L'8/07/2022

inediti@gruppoalbatros.com
www.gruppoalbatros.it

Lunga Freccia
LA SPADA E LA ROSA

Carlos racconta e Conchita trascrive le sue parole. I suoi sono racconti di tante vite, esistenze diverse ma stesse anime: anime che trascendono il tempo e lo spazio, anime che non possono essere separate perché unite nell'Amore. Il loro cammino le ha portate dall'Antico Egitto ai giorni nostri e, insieme, le porterà ancora più lontano.

Albatros Il Filo

* € 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; «Sapori e Tesori del Lazio» • € 7,90 (solo Lazio)

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 22 giugno 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Ferrara, appello del padre e del sindaco

**Anoressica a 11 anni
rischia di morire
«Ospedali senza posti»**

Fortini a pagina 10



Siccità in Emilia Romagna

**Stato di crisi
«È vietato
sprecare acqua»**

Rosato nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Alla fine è Di Maio a espellere i 5 Stelle

Addio al Movimento di Conte: «Ambiguo sulla guerra e legato al passato. Uno non vale uno, basta con il populismo»
Lo seguono più di 60 parlamentari. Draghi non accetta compromessi, grillini costretti a chinare la testa sull'invio di armi a Kiev

Servizi
da p. 2 a p. 5

L'involuzione dei grillini

**Tutti contro tutti
C'eravamo
tanto odiati**

Francesco Ghidetti

Increduli o, per usare metafore carducciane, «incerti tra il sorriso e il pianto». Sono gli italiani che seguono con passione le vicende politiche e dei partiti. Prendiamo i Cinquestelle. Luigi Di Maio se ne va anche perché teme che il Movimento «diventi una forza politica dell'odio». Sì, avete letto bene: «Odio». Da non crederci. Da che pulpito. Già l'esordio del Movimento non era, diciamo così, conciliante. Era il tempo del «vaffa», declinato a ogni pie' sospinto. Era il tempo dell'«apriremo il Parlamento come una scatola di tonno» perché il Movimento doveva purificare la casta dei corrotti, cioè i politici, capaci solamente di inciuciare e di rubare.

Continua a pagina 2

PARADOSSI D'ESTATE: L'ENNESIMA IMPOSTA SUL DIVERTIMENTO



Ci tassano anche il calciobalilla

Non bastano il caro energia né la crisi idrica: nella torrida estate italiana arriva anche il paradosso delle tasse sul calciobalilla. Un decreto appena entrato

in vigore prevede che anche per installare il mitico biliardino serve un'autorizzazione con tanto di tassazione. Il compagno di (innocui) giochi di mille

estati trattato quindi come un videopoker. E sulle spiagge sono già scattate le prime multe per presunte irregolarità.

Turrini a pagina 16

DALLE CITTÀ

Bologna, si torna alla normalità

**Maturità, si parte:
7.000 alla prova
Oggi primo round
con italiano**

Gieri Samoggia in Cronaca

Bologna, mini rimpasto di giunta

**Lepore allarga
la squadra: Segrè
consigliere speciale**

A pagina 11

Calcio, le mire di Galliani

**Arnautovic
e Svanberg:
i sogni del Monza**

Giordano in QS



Ok alla Camera. E scoppia la polemica politica

**Cannabis in casa, primo sì
«Fino a quattro piantine»**

Colombo a pagina 14



Il figlio Xavier si fa chiamare Vivian Jenna Wilson

**Musk jr rinnega il padre
E cambia genere sessuale**

Rondoni a pagina 13

il RINASCIMENTO di BEYFIN

L'energia Beyfin sostiene Donatello in Toscana, uno speciale itinerario tra le opere del grande maestro che tocca Firenze, Prato, Arezzo, Siena e Pisa in occasione della mostra "Donatello, il Rinascimento (Palazzo Strozzi e Museo del Bargello) fino al 31 luglio 2022".

La rinascita di Beyfin: nel 2022 il gruppo diventa Società Benefit.

Scansiona il QR Code ed esplora la mappa

BEYFIN

www.beyfin.it



IL SECOLO XIX

MERCLEDÌ 22 GIUGNO 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVI - NUMERO 147, 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

OGNI GIOVEDÌ, PER QUATTRO SETTIMANE, UN LIBRO DEDICATO AI TESORI DA SCOPRIRE DEL NOSTRO TERRITORIO

DOMANI IN REGALO AI LETTORI "BORGHI SEGRETI" PRIMO VOLUME DELLA COLLANA "L'ALTRA LIGURIA"

GRATIS / CON IL SECOLO XIX



NASCE IL GRUPPO "INSIEME PER IL FUTURO": SOSTERRÀ DRAGHI. DI BATTISTA: «TRADIMENTO PER LE POLTRONE». SÌ DEL SENATO ALLA RISOLUZIONE SULL'UCRAINA

Divorzio a Cinque stelle

Il ministro Di Maio lascia. «Da domani M5S non sarà più primo partito». «Uno non vale l'altro»

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

PREMIER PIÙ DEBOLE È UN REGALO AL CENTRODESTRA

La scissione dei 5 stelle è destinata a produrre effetti su tutto il sistema politico, a cominciare da Draghi, oggi più traballante di prima, ed è quanto dire far fede agli impegni dettati dall'emergenza evitando di affondare. L'ARTICOLO / PAGINA 12

Il premier Draghi ottiene il via libera sulle armi all'Ucraina, con l'approvazione di una risoluzione votata dalla maggioranza al Senato. Ma nei Cinquestelle è il giorno della scissione. Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio lascia e annuncia la nascita dei suoi gruppi, forti di una sessantina di parlamentari. Il nome sarà Insieme per il futuro. «Da domani M5S non sarà più il primo partito», dice Di Maio. «Basta ambiguità, noi sosteneremo con lealtà il presidente del Consiglio Draghi». Di Battista lo accusa: «Tradimento di chi pensa alle poltrone». SERVIZI / PAGINE 2-7

I PARLAMENTARI LIGURI

Marco Menduni

In fuga con i Futuristi anche Battelli e Valente Traversi: ora più uniti

I parlamentari liguri Sergio Battelli e Simone Valente seguiranno i Futuristi di Di Maio. Roberto Traversi, nuovo coordinatore ligure M5S, deputato, è scurato. «Almeno ora parleremo con una voce sola. Saremo più determinati». L'ARTICOLO / PAGINA 3

VERSOL'INTESA CON FDI

Annamaria Coluccia e Emanuele Rossi

Genova, giunta vicina Bucci: «Siamo al 98% in due giorni chiudo»

Il sindaco di Genova Bucci si dice certo che la sua nuova giunta sarà pronta in due giorni. «Siamo al 98%», si sbilancia. A Fdi andrebbero due assessori e un consigliere delegato. Al renziano Avvenente la delega al centro storico. L'ARTICOLO / PAGINA 16

ROLLI



LIGURIA, LE CAPITANERIE DENUNCIANO

Soccorsi in mare, troppi falsi allarmi «Sanzioni più salate per coprire i costi»

La metà dei soccorsi in mare che mobilitano uomini e mezzi, in Liguria, sono inutili. Si tratta di falsi allarmi, che hanno però un costo molto alto a fronte di multe esigue. Le Capitanerie di porto liguri chiedono sanzioni più dure. D'ANNA / PAGINA 9

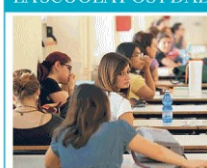
PER I BILIARDINI SERVE UN NULLA OSTA ANCHE SE NON EROGANO PREMI IN DENARO. PREVISTE SANZIONI FINO A 4 MILA EURO



Le Dogane: multe per i calciobalilla non autorizzati

Un calciobalilla inutilizzato nell'Imperia. Senza permesso i gestori rischiano 4 mila euro di multa. CULICCHIA / PAGINA 9

LA SCUOLA POST DAD



Scatta la Maturità, 6 mila genovesi alla prova del tema

Francesca Forleo

Sono 6.222 gli studenti genovesi che oggi affronteranno la prima prova scritta della Maturità, il tema di italiano. Ansie e paure assortite. Dante, Verga e Pirandello tra le tracce di letteratura previste. E la guerra, naturalmente. L'ARTICOLO / PAGINA 21



ALCOL, FUMO E RISSE, LA VIOLENZA GIOVANILE SCUOTE QUINTO

FAGANDINI / PAGINA 23

PROCESSO A SIENA

Caso Portanova, la frase in un diario accusa il giocatore

Tommaso Fregatti / INVIATO A SIENA

«Non farei mai sesso di gruppo». Lo scrive sul diario la ragazza che accusa il calciatore Manolo Portanova, suo fratello, suo cugino e un amico di averla stuprata. Ieri il via al processo. L'ARTICOLO / PAGINA 11

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
(a fianco cinema Olybia) - orari 10-18 - martedì chiuso 10-17 - 18-19

9 781354 435153

BUONGIORNO

Uno degli aspetti più affascinanti della Seconda Repubblica (o siamo nella Terza? Non l'ho ancora capito) è il nome dei partiti. Anche la loro quantità: secondo uno studio, al 2010, cioè in sedici anni, in Parlamento se ne erano catalogati un'ottantina. A occhio ora dovremmo stare almeno sui centocinquanta. L'ultimo arrivato è quello di Luigi Di Maio, e si chiamerà Insieme per il futuro. Che cosa vuole fare un partito che si chiama Insieme per il futuro? Boh. Infatti potrebbe chiamarsi Azione civica o Italia vera, e ne sapremo quanto prima. Quando eravamo ragazzi noi, nella Prima Repubblica, c'era il Partito comunista e lo votavano i comunisti, il Partito liberale e lo votavano i liberali, il Partito socialista e lo votavano i socialisti. Era più facile. E diceva socialdemocratico e voto i socialdemocratici. Ent

Lo chiameremo Cupolone

MATTIA FELTRI

terreste al bar a dire voto Di Maio perché dobbiamo stare insieme per il futuro? O a dire voto Italia viva perché non vorrei mai l'Italia morta? I partiti si chiamano Alternativa italiana, Patto per il rinnovamento, Alleanza riformista, su cui non c'è nulla da ridire, valgono quanto Contro il logorio della vita moderna. E la cosa fantastica è che in questo breve articolo mi sono inventato cinque nomi di partiti, da Azione civica a Alleanza riformista. Poi sono andato a controllare su Google ed esistono già. Tutti e cinque. Provate anche voi, mettetle parole a caso, chissà: Patto per il futuro. Ecco, c'è anche quello. E infatti il vero miracolo di Di Maio è avere trovato per il suo partito un nome inedito. Anzi no, già usato alle comunali di Montorio Romano, Alpagò, Trivolzio, Casamassima, Zibido San Giacomo... —

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
(a fianco cinema Olybia) - orari 10-18 - martedì chiuso 10-17 - 18-19

9 781354 435153

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Mercoledì 22 Giugno 2022 — Anno 158^a, Numero 170 — ilssole24ore.com

* In vendita abbinata obbligatoriamente con il Focus de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore €2,00 + Focus €1,00). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata.



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Antiriciclaggio,
dagli obblighi
dei professionisti
a criptovalute e Nft


— a un euro
più il prezzo
del quotidiano

Fra giugno e luglio
L'Inps spiega
quando inserire
il bonus 200 euro
nelle buste paga

Cannito e Maccarone
— a pag. 31


FTSE MIB 22089,41 +0,39% | SPREAD BUND 10Y 204,10 -2,10 | BRENT DTD 123,57 +0,67% | ORO FIXING 1840,25 +0,20% | Indici & Numeri → p. 35-39

ALLA CAMERA

Irpef, Catasto, sconti, Ires
Oggi il sì alla delega
per la riforma del Fisco

Mobili e Trovati — a pag. 10-11

7

MILIARDI DI EURO
L'ultima legge di bilancio ha di fatto anticipato l'avvio della riforma fiscale con il «primo modulo» Irpef, che ha ridotto da cinque a quattro le aliquote e ha dedicato 7 miliardi all'alleggerimento dell'imposta sui redditi delle persone fisiche

AGEVOLAZIONI

Zafarana (Gdf):
«Sui bonus edilizi
scoperte frodi
per 5,6 miliardi»
E il ritmo cala

Giuseppe Latour — a pag. 11

DL SEMPLIFICAZIONI

Certificato
salva imprese
per investimenti
in ricerca
e sviluppo

Mobili e Parente — a pag. 11

PANORAMA

POLITICA

Draghi e l'Ucraina,
via alla mozione
di maggioranza
Di Maio annuncia
l'uscita dal M5S



Preoccupato per le sorti del Governo? «No» risponde Mario Draghi uscendo dal Senato dove è stata approvata la risoluzione di maggioranza sulla guerra in Ucraina e l'appoggio a Kiev. Un passaggio che appariva stretto fino a metà pomeriggio, a causa della ormai certa scissione del M5S. In serata il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, annuncia l'uscita dal Movimento con una sessantina di parlamentari. No comment di Grillo.

— Servizi a pagina 13

SETTORI STRATEGICI

Golden power, boom
di notifiche al governo

Palazzo Chigi è sommerso dalle notifiche per l'avvio delle istruttorie di Golden power. Nel 2021 comunicate 496 operazioni (342 nel 2020). A provocare l'aumento prima la pandemia, poi il grave contesto internazionale.

— a pagina 5

ITALIA E CRESCITA

NÉ ULTIMI NÉ
NELLA BUFERA
BASTA FARCI
MALE DA SOLI

di Marco Fortis — a pagina 15

RINVIO DELLA CTR TRIESTE

Bankitalia, l'imposta
sostitutiva alla Consulta

Finisce al vaglio della Corte costituzionale il ricorso di Generali contro le Entrate per il rimborso di oltre 75 milioni di euro dell'imposta sostitutiva del 2013 prevista sulla ricapitalizzazione di Bankitalia.

— a pagina 34

Lavoro 24

Formazione
Tirocini a rischio
con la stretta
del Governo

Pogliotti, Tucci — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a solo 19,90 €: Per info:
ilssole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

«Scudo anti inflazione sui risparmi»

L'assemblea Consob

La proposta del presidente Savona: portafogli a tutela di cittadini e imprese

Occorrono semplificazioni e nuove regole per il settore delle criptovalute

Il mondo della finanza sta cambiando rapidamente grazie anche a nuove tecnologie e anche la Consob dovrà adeguarsi. Così il presidente Paolo Savona durante l'incontro annuale a Palazzo Mezzanotte. Savona ha toccato diversi temi, esortando ad una maggiore semplificazione, nuove regole per il mercato delle criptovalute, creazione di portafogli che autoproteggono i risparmiatori dal caro vita, favorendo nello stesso tempo le iniziative produttive delle imprese di ogni dimensione.

Serafini, Criscione, Fontana

— alle pagg. 2 e 3

Siccità, agricoltura
in ginocchio: verso
lo stato di emergenza

L'Italia a secco

È la Regione Emilia-Romagna la prima a dichiarare lo stato di emergenza per la siccità. Questo consentirà ai singoli Comuni di varare le ordinanze di razionamento e utilizzo dell'acqua. Il settore più colpito è l'agricoltura. Governo deciso a varare lo stato di emergenza anche se per ragioni tecniche la delibera non arriverà prima di luglio.

Cappellini e dell'Orfice
— alle pagg. 8 e 9

ENERGIA E GAS

Garanzia statale
per favorire
gli stoccaggi
In arrivo i bandi
per riavviare
le estrazioni

Celestina Dominelli

— a pagina 7

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA RACCONTA LA MISSIONE A KIEV



Sostegno dal sistema Italia. Il presidente ucraino Volodymyr Zelenskyy con il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi

Bonomi: «Lavorare insieme per ricostruire»

Nicoletta Picchio — a pag. 12

Il progetto
LEONARDO-FINCANTIERI,
IL POLO DELLA DIFESA



Integrazione. Profumo, ad di Leonardo, e Folgerio, ad di Fincantieri

di Carlo Marroni

Per Leonardo e Fincantieri avanza lo studio per una possibile integrazione tra i due campioni nazionali. Non necessariamente una fusione secca tra le due realtà industriali, piuttosto su business omogenei in campo militare e navale.

— Servizio a pagina 6



MAX-PANNELLI SCORREVOLI, SELF BOLD CONTENTITORE. DESIGN GIUSEPPE BAVUSO

Rimadesio



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 22 giugno 2022
Anno LXXVIII - Numero 170 - € 1,20
San Paolo, vescovo

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 + Latine 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.ilempo.it
e-mail: direzione@ilempo.it

SCISSIONE TOTALE

Di Maio spegne le Stelle

*Lascia il M5S e si sfoga in tv
«Ora basta odio, scelta sofferta
Ma uno non vale l'altro»*

*Con lui oltre 50 parlamentari
Così i grillini non sono più
la prima forza del Paese*

*Dal Vaffadai del 2007 a oggi
Fine ingloriosa del Movimento
nato per cambiare il mondo*

Commercio

Per le pedane tutto da rifare

Arrivano nuove regole
Serviranno planimetrie
e l'ok delle Belle Arti

Verucci a pagina 22

Atac

Mezzo milione per fare i conti

È la spesa dell'azienda
per calcolare il valore
delle monete e smaltirle

Zanchi a pagina 23

Attesa Dna

Bochicchio morto nello schianto

È stato l'impatto
a uccidere il broker
ritrovato carbonizzato

Sereni a pagina 27

Sport

L'oro del Sincro è made in Roma

Dall'Aurelia a Budapest
la parabola della coppia
campione del mondo



Schito a pagina 28

Commenti

- **PARAGONE**
I pentastellati scelgono il suicidio in diretta tv
- **TOMMASI**
Macron ora deve scendere a patti con la Le Pen
- **MAGRO**
Se il parlamentare invia foto osè

a pagina 13

Il Tempo di Oshø



Presentata a Parigi la candidatura per l'edizione del 2030

Roma è pronta alla sfida Expo

Sorpresa dal sondaggio

Solo un italiano su tre vive peggio per la crisi

Martini a pagina 6

... Roma è pronta e la sfida è solo all'inizio. Ieri a Parigi la città Eterna ha presentato la sua candidatura all'Expo 2030. Il presidente del comitato organizzatore Massolo ha puntato su persone, territori, rigenerazione urbana e inclusione. Le altre sfidanti per ottenere l'assegnazione sono Ryhad, Busan e Odessa.

Caleri a pagina 25

... Lo strappo di Di Maio arriva all'improvviso. Il ministro degli Esteri lascia il Movimento cinque stelle del quale era capo politico e lo fa in diretta tv: «È stata una scelta sofferta, ma adesso basta odio perché uno non vale l'altro. Avanti con il sostegno a Draghi nel massimo impegno». Lo seguiranno nella nuova avventura (Insieme per il futuro) oltre cinquanta tra deputati e senatori: così i grillini non sono più la maggioranza relativa del Paese. Va in scena la fine ingloriosa di un Movimento di protesta nato per cambiare il mondo ma che invece è stato a sua volta cambiato.

Campigli e Mineo alle pagine 2 e 3

Il premier va per la sua strada

Niente voto sulle armi Draghi umilia Conte

Solimene alle pagine 4 e 5

La ricetta di Cingolani

«Serve subito il tetto al prezzo del gas»

Barone a pagina 7

Sos scuola

In questa nazione manca una cultura digitale

DI LORENZA LEI

La trasformazione digitale ha rivoluzionato la nostra società e la nostra economia con ripercussioni più o meno evidenti nel quotidiano, toccando quasi tutti gli ambiti della vita umana (basti pensare alle innovazioni portate nella medicina e nell'assistenza sanitaria a distanza) a eccezione dei campi dell'istruzione e dell'alta formazione: fino all'avvento della pandemia questo mutamento nel campo dell'apprendimento è restato per lo più limitato e inadeguato. (...)

Segue a pagina 9

TECNOVER
Paint Your World

Al fianco dei professionisti del colore con le nostre pompe Airless.

35 anni
1984 - 2019

Via Italia 67
20835 Muggiò (MB)

Tel: +39 039 791140
info@tecnover.com

tecnover.com

Il diario

di Maurizio Costanzo

Dinanzi a certi ritrovamenti mi sorprende e m'interessa. Per esempio, all'isola Ferdinandina, nelle Galapagos, è stata trovata una tartaruga creduta estinta da 112 anni. Invece no, c'era e quella trovata era una femmina. L'identità è stata confermata con gli esami del DNA. Curiosamente gli scienziati stanno cercando un maschio perché questa specie, dopo 112 anni, non si estingue con quest'ultimo ritrovamento. Speriamo che vada tutto per il meglio.



Inserito estraibile da pagina 21

PNRR
Istruzioni per l'uso

trentanovesimo
DOSSIER
sui contratti pubblici

Falsificato persino Kissinger. Non ha mai detto che Zelensky deve cedere il Donbass a Putin

Federico Punzi a pag. 11

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Antiriciclaggio
L'adeguata verifica dei professionisti, dopo il decreto sul rischio clienti. Per concentrazioni, avvocati, consulenti del lavoro, notai

IN EDICOLA E IN DIGITALE

Siccità? Stop ai dissalatori

Invece di potenziare i sistemi alternativi di rifornimento idrico, una legge pubblicata in Gazzetta Ufficiale pochi giorni fa impedisce di fatto l'utilizzo dell'acqua marina

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Riforme - La bozza del maxi emendamento del governo al decreto legge Pnrr 2

Fisco - La circolare dell'Agenzia delle entrate con la pianificazione delle attività 2022

Emergenza idrica - Il testo della legge salvamare

Ormai è siccità in tutta Italia, ma invece di fare ricorso a sistemi alternativi di approvvigionamento idrico, in Italia si vieta, di fatto, i dissalatori dell'acqua marina. In contemporanea con l'esplosione dell'emergenza idrica, è stata pubblicata in G.U. la cosiddetta legge salvamare. La novità è che gli impianti di desalinizzazione destinati alla produzione di acqua per il consumo umano sono ammessi solo in casi eccezionali.

Giancane a pag. 37

EMANUELE PARISI

Macron ha pagato la scarsa attenzione alle fasce deboli

Ricciardi a pag. 6

Il magistrato del Po avrebbe mitigato la crisi del fiume, ma fu distrutto dai politici



Ci vorrebbe il Magistrato del Po per mitigare un po' la crisi del grande fiume. Avrebbe funzionato bene. Fu istituito perché sulle acque ci sono migliaia di interessi contrastanti ed era quindi necessaria la costituzione di un'autorità regolatoria nella quale concentrare la pianificazione e la realizzazione di tutte le opere necessarie. Ma lo stesso Magistrato del Po non piaceva ai politici. Le spinte dei singoli parlamentari volte a ottenere interventi piccoli e insignificanti (in senso tecnico) ma molto significativi in termini politico-elettorali, venivano posposte a quelle dei tecnici. Il colpo fatale con la nascita delle Regioni.

Cacopardo a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

L'oratorio parrocchiale di Cicognara (Mantova) è stato chiuso "per malindacazione". Lo ha deciso il parroco Andrea Spreafico. I motivi della drastica decisione li ha scritti a mano in dieci paragrafi su un cartello sul quale si legge: "Troppe parole volgarie, caccia ovunque nei bagni, rifiuti buttati a caso, sedie prese dai portici e abbandonate dovunque, persone che entrano in mutandoni". E poi: "Uomini che si tolgono la cravatta dai piedi, bimbi al di sotto dei 5 anni abbandonati a loro stessi nei bagni degli adulti". Da qui la decisione: "Per adesso chiudiamo per un giorno, poi chiuderemo per una settimana. Questa è la nostra casa: se entri, rispetti le regole, oppure stai fuori". Così si educano i giovani. Facendo loro capire che il mondo non è a loro disposizione e dobbiamo starci tutti, nel rispetto reciproco. Per imporre queste regole non bastano le parole. Ci vogliono le decisioni che oggi troppi educatori non possono (o non vogliono) esercitare. Per fortuna sugli oratori non hanno potere i Tar.

DIAMO FORMA ALLE COMPETENZE

FonARCom

FONDO PARITETICO INTERPROFESSIONALE PER LA FORMAZIONE CONTINUA

SEMPLICE DIGITALE FLESSIBILE

fonarcom.it

****Con Antiriciclaggio a €9,90 in più****

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 22 giugno 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, 3.800 casi in un giorno. Berti: «Attenti»
Il ritorno del Covid
«Subito la quarta dose per anziani e fragili»
Boldi nel Fascicolo Regionale



Prato, operatrice dell'ospedale
Derubava i pazienti in fin di vita
Bessi nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Alla fine è Di Maio a espellere i 5 Stelle

Addio al Movimento di Conte: «Ambiguo sulla guerra e legato al passato. Uno non vale uno, basta con il populismo»
Lo seguono più di 60 parlamentari. Draghi non accetta compromessi, grillini costretti a chinare la testa sull'invio di armi a Kiev

L'involuzione dei grillini
Tutti contro tutti
C'eravamo tanto odiati

Francesco Ghidetti

Increduli o, per usare metafora carducciana, «incerti tra il sorriso e il pianto». Sono gli italiani che seguono con passione le vicende politiche e dei partiti. Prendiamo i Cinquestelle. Luigi Di Maio se ne va anche perché teme che il Movimento «diventi una forza politica dell'odio». Sì, avete letto bene: «Odio». Da non crederci. Da che pulpito. Già l'esordio del Movimento non era, diciamo così, conciliante. Era il tempo del «vaffa», declinato a ogni pie' sospinto. Era il tempo dell'«apriremo il Parlamento come una scatola di tonno» perché il Movimento doveva purificare la casta dei corrotti, cioè i politici, capaci solamente di inciuciare e di rubare.

Continua a pagina 2



Ci tassano anche il calciobalilla

Non bastano il caro energia né la crisi idrica: nella torrida estate italiana arriva anche il paradosso delle tasse sul calciobalilla. Un decreto appena entrato in vigore prevede che anche per installare il mitico biliardino serve un'autorizzazione con tanto di tassazione. Il compagno di (innocui) giochi di mille estati trattato quindi come un videopoker. E sulle spiagge sono già scattate le prime multe per presunte irregolarità.

Turrini a pagina 16

DALLE CITTÀ
Firenze
Nuova tramvia
Da metà luglio ripartono i cantieri

Fichera in Cronaca

Firenze
Il sindaco Nardella: «Art bonus per i locali storici»

Servizio in Cronaca

Firenze
Imprenditore schiacciato dal trattore

Guidotti in Cronaca



Ok alla Camera. E scoppia la polemica politica
Cannabis in casa, primo sì
«Fino a quattro piantine»

Colombo a pagina 14



Il figlio Xavier si fa chiamare Vivian Jenna Wilson
Musk jr rinnega il padre
E cambia genere sessuale

Rondoni a pagina 13

il RINASCIMENTO di
BEYFIN
L'energia Beyfin sostiene Donatello in Toscana, uno speciale itinerario tra le opere del grande maestro che tocca Firenze, Prato, Arezzo, Siena e Pisa in occasione della mostra "Donatello, il Rinascimento" (Palazzo Strozzi e Museo del Bargello fino al 31 luglio 2022).
La rinascita di Beyfin: nel 2022 il gruppo diventa Società Benefit.
Scansiona il QR Code ed esplora la mappa
BEYFIN
www.beyfin.it




PROSECCO DOC
ITALIAN GENIO

www.prosecco.wine

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

PROSECCO DOC
ITALIAN GENIO

www.prosecco.wine

Anno 47 - N° 146

Mercoledì 22 giugno 2022

In Italia € 1,70

SCONTRO NELLA MAGGIORANZA

Polvere di 5Stelle

Scissione del Movimento su guerra e secondo mandato. Di Maio lascia con oltre 60 parlamentari e fonda "Insieme per il futuro". Di Battista: "Ignobile tradimento". Draghi esclude ogni possibilità di rimpasto. Conte: "Noi aggrediti, restiamo al governo"

Armi a Kiev, intesa in Senato sulla mozione e presto decreto per nuove forniture

di **Lorenzo De Cicco, Serenella Mittera, Matteo Pucciarelli e Giovanna Vitale** • da pagina 2 a pagina 7

Il commento

La mesta parabola del populismo

di **Francesco Bei**

È presto per dire se in Italia sia giunta a compimento la parabola del fenomeno populista, ma certo le convulsioni di queste ore e la scissione parlamentare di Luigi Di Maio segnano uno dei momenti più bassi del Movimento partorito dalla mente visionaria di Gianroberto Casaleggio.

• segue a pagina 25

Il retroscena

I timori del premier

di **Tommaso Ciriaco**

Dicono che sia stato rigido, bocciando ogni compromesso proposto dai 5Stelle sulle virgole della risoluzione. In realtà, Mario Draghi ha soltanto ribadito fino all'ultimo un punto politico che andava sostenendo da un mese: una risoluzione non può cancellare quanto votato all'unanimità in un decreto.

• a pagina 7


▲ La scissione Luigi Di Maio e Giuseppe Conte

Lo sfogo

Il leader dimezzato rassicura i peones "Gigi era una zavorra"

di **Lorenzo De Cicco**

• a pagina 4

Il progetto

Da Brugnaro a Sala la suggestione centrista del ministro degli Esteri

di **Matteo Pucciarelli**

• a pagina 3

Il personaggio

Il mondo di Giorgia Meloni svela l'estremismo dietro la posa moderata

di **Furio Colombo**

• a pagina 24

Il conflitto

Gli Usa a Mosca: su Kaliningrad la Nato al fianco della Lituania



Una nave russa a Mariupol

Le premesse per la pace

di **Giampiero Massolo**

Ucraina: difficile superare la sensazione di una guerra senza prospettive. Sempre più staccata dalla sensibilità delle opinioni pubbliche.

• a pagina 24

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

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

Francia

Ascesa e caduta di Macron, l'arrogante al potere

di **Tahar Ben Jelloun**

Emmanuel Macron è arrivato al potere senza aver vissuto. Non ha conosciuto altro che successi. François Mitterrand e Jacques Chirac si erano candidati più volte alle elezioni presidenziali. Non ce l'avevano fatta. Erano stati ministri, deputati. Avevano vissuto le prove della vita politica che formano un uomo e gli danno esperienza.

• a pagina 25

La siccità


Lombardia senz'acqua. E l'arcivescovo prega per la pioggia

di **Alessandra Ziniti**

• a pagina 14

Il caso

Non toccateci il caro vecchio biliardino

di **Stefano Bartezzaghi**

No, il biliardino, no! In un'estate già per tanti aspetti problematica la minaccia al biliardino - detto altrimenti calcio-balilla o anche calcetto - appare come una franca esagerazione. Proprio nei giorni scorsi era riemersa dal disordine inconscio della Rete una inverosimile fotografia pubblicitaria.

• a pagina 19 con un articolo di **Giorgi e Lotti**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ

IL CLIMA
QUEI RIMEDI SBAGLIATI
CONTRO LA SICCIÀ

MARIO TOZZI



Visto che il Gran Secco in Italia imperversa, ecco che vengono fuori le soluzioni più fantasiose per rimediare a una siccità come mai se ne erano viste nell'ultimo secolo.

- PAGINA 29

SERVIZI - PAGINE 14-15

LA POLEMICA
SE ADESSO CI TOLGONO
ANCHE IL CALCIO BALILLA

GIUSEPPE CULICCHIA



Ecco: come usa dire, non ci mancava che questa. Dallo scorso mese di maggio, per chi non lo sapesse, una nuova norma ha equiparato i calciatori alla ai videopoker.

- PAGINA 24



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N.170 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

IL SENATO VOTA COMPATTO LA RISOLUZIONE PER L'INVIO DELLE ARMI ALL'UCRAINA. IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO: "UNITÀ ESSENZIALE"

Draghi piega Conte, Di Maio addio 5S

Scissione con 61 parlamentari. Nasce Insieme per il futuro. Il ministro: "Decisione sofferta. No all'odio"

FRANCESCO OLIVO

Il premier Mario Draghi piega Giuseppe Conte e Luigi Di Maio dice addio ai Cinque Stelle. Il Senato vota compatto la risoluzione che dà il via libera all'invio delle armi all'Ucraina. Il presidente del Consiglio: «Unità essenziale». Sessantuno parlamentari seguono il ministro degli Esteri: nasce «Insieme per il futuro». L'ex capo del Movimento: «Decisione sofferta ma no all'odio».

SERVIZI - PAGINE 2-7



IL RETROSCENA

L'EX PREMIER AMARO
"SPERAVAMO DI PIÙ"

FEDERICO CAPURSO

Verso sera, poco prima che Di Maio parli in conferenza stampa, dallo studio di Conte filtra «grande serenità». Il leader vorrebbe restituire, dice, il senso della sua «tranquillità d'animo».

- PAGINA 3

L'INTERVISTA

CACCIARI A LETTA
"BASTA CAMPOLARGO"

ANDREA MALAGUTI

Sono rimasti i cocci. E i cocci non si aggiustano dice Massimo Cacciari, che in questa intervista a La Stampa decreta la morte cerebrale dei 5S («Era ora») e invita Letta ad abbandonare il campo largo.

- PAGINA 4

IL COMMENTO

GOVERNO PIÙ DEBOLE
IL CENTRODESTRA
ORA PUÒ BRINDARE

MARCELLO SORGI

Partiamo da una domanda, scomoda ma inevitabile: cosa sarebbe accaduto se alla fine di due giorni e una notte di caos che hanno portato all'uscita - meglio sarebbe dire all'accompagnamento alla porta - del ministro degli Esteri Di Maio e di quasi un terzo dei parlamentari dal Movimento 5 stelle non ci fosse stato uno, almeno uno nel confuso panorama politico interno, in grado di tener ferma la sua posizione? Solitario, calmo, impassibile (ma chissà cosa gli sarà passato per la testa in queste ore) quell'uomo è Draghi. Non lo ha minimamente turbato lo spettacolo assai mediocre dato dal vertice pentastellato, che, prima ha rimesso in discussione la politica di aiuti, anche militari all'Ucraina, che l'Italia ha portato avanti in piena sintonia con la Nato e l'Europa, e poi ha piantato una grana per imporre al premier di presentarsi in Parlamento praticamente ogni settimana e prima di prendere qualsiasi decisione.

CONTINUA A PAGINA 29

L'ANALISI

MÉLENCHON, SCHOLZ
E LE NUOVE GIACCHE
DELLA SINISTRA POP

LUCIA ANNUNZIATA

Per chi non lo conoscesse bene, visto che è appena (ri)salito alla ribalta internazionale, il modo migliore per trovare subito Jean-Luc Mélenchon, JLM, nelle foto dei risultati elettorali delle politiche francesi, è quello di guardare le giacche dei protagonisti. Se ne trovate una che va larga, cade dalle spalle a mantello, o pare una tunica, o una casacca col colletto largo, state tranquilli lo avete trovato. Inizio con questa nota un piccolo commento sul leader della sinistra unita in Francia, perché l'abbigliamento di Mélenchon è da tempo una sua, probabilmente involontaria, firma politica - e il risultato si vede nella sera delle elezioni in contrasto con il suo (vero) avversario, il presidente Macron. Da una parte un uomo di corporatura adeguata alla sua età, che porta sulle spalle con noncuranza «qualcosa per presentarsi in pubblico, basta che sia pulita», nodo della cravatta largo sotto un colletto sbottonato.

CONTINUA A PAGINA 13

MOSCA AMMETTE: 300MILA MINORI UCRAINI STRAPPATI AI GENITORI

La deportazione dei bambini

JACOPO IACOBONI



ALEXANDER FED YUR-BEPLA, ANSA

IO, MURATOV, VENDO
IL NOBEL PER KIEV

DMITRY MURATOV

Cosa fare quando ti senti impotente? Quando provi un'impotenza mai sperimentata? L'impotenza di non sapere come fermare i combattimenti in Ucraina.

- PAGINE 10-11

I DIRITTI

Jennifer Lopez, Musk
e il dilemma sul nome
dei figli gender fluid

CATERINA SOFFICI



Jennifer Lopez presenta la figlia Emme Maribel, 14 anni, e usa pronomi neutri.

- PAGINA 25

LA STORIA

Il Paese che non cura
la piccola di 11 anni
vittima dell'anoressia

NICCOLÒ ZANCAN



Undici anni. Diceva di essere grassa. «Da allora ha smesso di bere e mangiare».

- PAGINA 22

IL RACCONTO

Il broker Boichichio
e la Roma di mezzo
regno dell'avidità

GABRIELE ROMAGNOLI



A Roma c'era un «mondo di mezzo» e c'è un «mondo di Massimo» (Boichichio).

- PAGINA 21

BUONGIORNO

Lo chiameremo Cupolone

MATTIA FELTRI

Uno degli aspetti più affascinanti della Seconda repubblica (o siamo nella Terza? Non l'ho ancora capito) è il nome dei partiti. La loro quantità: secondo uno studio, al 2010, cioè in sedici anni, in Parlamento se ne erano catalogati un'ottantina. A occhio ora dovremmo stare almeno sui centocinquanta. L'ultimo arrivato è quello di Luigi Di Maio, e si chiamerà Insieme per il futuro. Che cosa vuole fare un partito che si chiama Insieme per il futuro? Boh. Infatti potrebbe chiamarsi Azione civica o Italia vera, e ne sapremmo quanto prima. Quando eravamo ragazzi noi, nella Prima repubblica, c'era il Partito comunista e lo votavano i comunisti, il Partito liberale e lo votavano i liberali, il Partito socialista e lo votavano i socialisti. Era più facile. Uno diceva sono socialdemocratico e voto i socialdemocratici. En-

terrestre al bar a dire voto Di Maio perché dobbiamo stare insieme per il futuro? O a dire voto Italia viva perché non vorrei mai l'Italia morta? I partiti si chiamano Alternativa italiana, Patto per il rinnovamento, Alleanza riformista, su cui non c'è nulla da ridire, valgono quanto Contro il logorio della vita moderna. E la cosa fantastica è che in questo breve articolo mi sono inventato cinque nomi di partiti, da Azione civica ad Alleanza riformista. Poi sono andato a controllare su Google ed esistono già. Tutti e cinque. Provate anche voi, mettetevi parole a caso, chissà: Patto per il futuro. Ecco, c'è anche quello. E infatti il vero miracolo di Di Maio è avere trovato per il suo partito un nome inedito. Anzi no, già usato alle comunali di Montorio Romano, Alpagno, Trivolzio, Casamassima, Zibido San Giacomo...





Amber Capital e il fondatore Oughourlian affiancano Mfe nel progetto di tv europea
Investono 16,4 milioni in Mediaset España. Al termine del riassetto i titoli saranno convertiti in azioni Mfe di classe A. **Caroselli a pagina 15**



il quotidiano dei mercati finanziari



IN REGALO*
Anno XXXIV n. 121
Mercoledì 22 Giugno 2022
€2,00* *Classedizioni*
*Ogni copia Motore Italia (Rivista-Romagna) Siderale è coperta dall'abbonamento



FTSE MIB +0,39% 22.089 DOW JONES +2,22% 30.551 NASDAQ +2,63% 11.082 DAX +0,20% 13.292 SPREAD 192 (-1) €/S 1,055

PROGETTO ANTI-FURBETTI DELLA CONSOB

Algoritmo contro gli abusi

Con l'intelligenza artificiale possibile prevedere insider trading e altri reati finanziari
Savona: portafoglio anti-inflazione e norme per convogliare il risparmio nelle aziende

MF SVELA LO STRESS TEST BCE: BANCHE EUROPEE PIÙ FORTI DELLA RECESSIONE

Massaro, Ninfote, Pira e Somella alle pagine 2, 3 e 5



WEALTH MANAGEMENT
Unicredit seleziona altri 50 banker per rafforzarsi sui grandi patrimoni
Gualtieri a pagina 9

IL GOVERNO SI SPACCA
Benzina e diesel, Berlino dice no allo stop Ue entro il 2035
Bertolino a pagina 4

NUOVA SVALUTAZIONE
Per i Malacalza il conto finale del disastro Carige sale a 400 milioni
Gualtieri a pagina 11





QUADRIVIO GROUP

TRASFORMIAMO LE PMI IN PICCOLE MULTINAZIONALI

Promuoviamo e gestiamo fondi di Private Equity specializzati, con focus sui settori e sui macro trend più promettenti

I nostri fondi

- SILVER ECONOMY FUND -
Prevenzione, Qualità della Vita, Assistenza Domiciliare Avanzata
Il fondo di Private Equity che investe in aziende che offrono beni e servizi destinati alla Silver Age
- MADE IN ITALY FUND -
Fashion, Design, Beauty, Food & Wine
Il fondo di Private Equity che investe nelle principali eccellenze del Made in Italy

- INDUSTRY 4.0 FUND -
Settore Manifatturiero e Settore dei Servizi
Il fondo di Private Equity che investe nell'innovazione tecnologica e nella transizione digitale delle PMI Italiane

quadriviogroup.com

Logistica: Pizzimenti, polo fresco Prosecco compatibile con GoFoodLog

(AGENPARL) - TRIESTE mar 21 giugno 2022 Trieste, 21 giu - "Il progetto dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale** che prevede la creazione di un polo logistico per lo sviluppo di una filiera agroalimentare del fresco a Prosecco è perfettamente compatibile con GoFoodLog di Gorizia, una struttura che consente lo stoccaggio e il surgelamento di una gamma di prodotti molto più vasta". Lo ha affermato oggi a Trieste l' assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, rispondendo in Consiglio regionale a una interrogazione incentrata su questo argomento. "L' Amministrazione regionale considera con favore ogni proposta di sviluppo di iniziative che si inseriscano nella valorizzazione della piattaforma logistica regionale - ha spiegato Pizzimenti -. Una di queste è sicuramente l' idea, proposta alla Fruit Logistic di Berlino, di realizzare un nuovo polo del fresco, per un investimento complessivo di circa 58 milioni di euro, dotato di un' area di 155mila mq per la conservazione e il commercio del prodotto alimentare fresco". "Un centro - ha aggiunto l' assessore - che, secondo le intenzioni del Comune di Trieste, potrebbe ospitare anche il mercato ortofrutticolo attualmente insediato a Campo Marzio". "Il Polo del fresco di Prosecco - ha ricordato Pizzimenti - avrà caratteristiche peculiari: attrezzature frigo per incrementare nuovi traffici portuali e una nuova sede del mercato all' ingrosso. Si tratta pertanto di un progetto che riguarda prevalentemente la filiera del fresco nell' ambito del settore dell' agro-alimentare". "GoFoodLog, il polo logistico che si trova presso l' interporto di Gorizia Sdag è invece un innovativo hub del freddo e del fresco che permette - ha sottolineato l' assessore - lo stoccaggio, anche mediante la surgelazione, di un' ampia gamma di prodotti in grado di mantenere costanti le temperature da +15° a -30° gradi centigradi". Secondo l' assessore Pizzimenti proprio questa flessibilità nell' offrire un così vasto "range" di soluzioni, adatto quindi per prodotti più particolari, rende GoFoodLog del tutto complementare con il progetto dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, teso a promuovere lo sviluppo del **sistema** produttivo e logistico del territorio. "In prospettiva futura, una volta realizzato il necessario collegamento ferroviario a servizio della Sdag di Gorizia, si potrà prevedere una piena e funzionale integrazione tra i due poli. L' obiettivo - ha concluso l' esponente della Giunta - è quello di fornire un' offerta complessiva ed articolata alla clientela internazionale che dimostra di credere in maniera sempre maggiore sulle opportunità della piattaforma logistica regionale". ARC/RT/pph Fonte/Source: http://www.regione.fvg.it/rafvfg/comunicati/comunicato.act?nm=20220621153707015&dir=/rafvfg/cms/RAFVG/notiziedallagiunta/&WT.ti=Logistica:%20Pizzimenti,%20polo%20fresco%20Prosecco%20compatibile%20con%20GoFoodLog&WT.cg_n=Rss&WT.rss_f=Notizie%20dalla%20Giunta&WT.rss_a=Logistica:%20Pizzimenti,%20polo%20fresco%20Prosecco%20compatibile%20con%20GoFoodLog



Agenparl

Trieste

Listen to this.

Turismo: accordo PromoTurismo Fvg - Costa Crociere

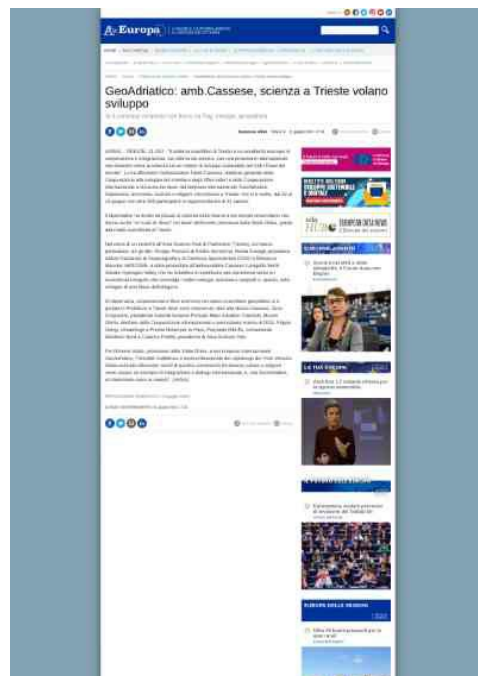
(ANSA) - TRIESTE, 21 GIU - Una collaborazione tra le autorità del Friuli Venezia Giulia e la Costa **Crociere** per articolare una offerta turistica che coinvolga non soltanto il capoluogo giuliano ma l'intera regione Fvg con studiati percorsi e prodotti è in corso per "catturare i flussi che transitano intorno a Trieste", come è stato indicato nel corso di una conferenza stampa in Regione proprio per presentare l'iniziativa, il cui intermediario è il braccio operativo turistico della Regione Fvg, PromoTurismo. Collaborazione che ha già portato a oltre 30 toccate di grandi navi a Trieste nel 2022. La Costa **Crociere** ha analizzato 100 esperienze per scoprire il territorio, dalla prima settimana di luglio proporrà ai clienti tre percorsi per i crocieristi che giungeranno a Trieste: Collio, Aquileia e Carso. Sono allo studio spettacoli specifici e anche una Card Fvg. Dall'altro lato, la proposta prevede anche cene con prodotti tipici della regione. Rossella Carrara di Costa **crociere** ha ricordato che negli ultimi due anni sono stati intervistati oltre 30mila passeggeri, comprendendo che i crocieristi cercano esplorazioni autentiche. Quella tra Trieste e la Costa è una relazione cominciata nel 2009 quando la compagnia rilevò una quota del molo crocieristico. Intoltré, secondo uno studio, 7 vacanzieri su 10 vogliono tornare lì dove sono stati in crociera. Soddisfazione è stata espressa dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, che ha parlato di "meraviglioso rapporto si è creato con Costa" e sottolineando che "sono 500mila o 750 mila i turisti in arrivo con le navi a Trieste ogni anno". Infine, l'assessore al Turismo della Regione, Sergio Emidio Bini, ha detto che dal punto di vista turistico il "Fvg cresce prepotentemente, come dicono i sondaggi" ed oggi è "una delle Regioni più ricercate d'Italia. Ora è il momento di programmare questa crescita, la partnership con Costa rientra in questo ambito. Abbiamo potenzialità di crescita ancora molto importanti", ha concluso. (ANSA).



GeoAdriatico: amb.Cassese, scienza a Trieste volano sviluppo

Si è concluso simposio con focus su Fvg, energia, geopolitica

(ANSA) - TRIESTE, 21 GIU - "Il **sistema** scientifico di Trieste è un eccellente esempio di cooperazione e integrazione, sia interna sia esterna, con una proiezione internazionale che dimostra come la scienza sia un volano di sviluppo sostenibile per tutti i Paesi del mondo". Lo ha affermato l'ambasciatore Fabio Cassese, direttore generale della Cooperazione allo sviluppo del ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale a chiusura dei lavori del simposio internazionale 'GeoAdriatico. Diplomazia, economia, scienza e religioni s'incontrano a Trieste' che si è svolto, dal 16 al 19 giugno con oltre 100 partecipanti in rappresentanza di 21 nazioni. Il diplomatico ha rivolto un plauso al **sistema** della ricerca e del mondo universitario che hanno avuto "un ruolo di rilievo" nei lavori dell'evento promosso dalla Vitale Onlus, grazie alla realtà scientifiche di Trieste. Nel corso di un incontro all'Area Science Park di Padriciano (Trieste), cui hanno partecipato, tra gli altri, Giorgio Paolucci di Elettra Sincrotrone, Nicola Casagli, presidente Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS) e Marianna Maculan dell'ICGEB, è stato presentato all'ambasciatore Cassese il progetto North Adriatic Hydrogen Valley che ha l'obiettivo di contribuire alla transizione verso un ecosistema integrato che coinvolga i settori energia, industria e trasporti e, questo, nello sviluppo di una filiera dell'idrogeno. Di diplomazia, cooperazione e Blue economy nel nuovo scacchiere geopolitico si è parlato in Prefettura a Trieste dove sono intervenuti, oltre allo stesso Cassese, **Zeno D' Agostino**, presidente **Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Orientale**, Mounir Ghribi, direttore della Cooperazione internazionale e promozione ricerca di OGS, Filippo Giorgi, climatologo e Premio Nobel per la Pace, Pierpaolo Ribuffo, comandante Marittimo Nord e Caterina Petrillo, presidente di Area Science Park. Per Roberto Vitale, presidente della Vitale Onlus, e del simposio internazionale GeoAdriatico, "l'identità multietnica e multiconfessionale del capoluogo del Friuli Venezia Giulia costruito attraverso secoli di pacifica convivenza tra diverse culture e religioni vuole essere un esempio di integrazione e dialogo internazionale, e, con GeoAdriatico, un laboratorio unico al mondo". (ANSA).



Turismo: accordo PromoTurismo Fvg - Costa Crociere

Nuovi prodotti e offerte alla scoperta della regione

Una collaborazione tra le autorità del Friuli Venezia Giulia e la Costa **Crociere** per articolare una offerta turistica che coinvolga non soltanto il capoluogo giuliano ma l'intera regione Fvg con studiati percorsi e prodotti è in corso per "catturare i flussi che transitano intorno a Trieste", come è stato indicato nel corso di una conferenza stampa in Regione proprio per presentare l'iniziativa, il cui intermediario è il braccio operativo turistico della Regione Fvg, PromoTurismo. Una collaborazione che ha già portato ad oltre 30 toccate di grandi navi a Trieste nel 2022. La Costa **Crociere** attraverso un sondaggio e uno studio che ha analizzato cento esperienze per scoprire il territorio, dalla prima settimana di luglio saranno proporrà ai propri clienti tre percorsi per i crocieristi che giungeranno a Trieste: le zone del Collio, di Aquileia e del Carso. Sono allo studio spettacoli specifici e anche una Card Fvg. Dall'altro lato, la proposta prevede anche cene con prodotti tipici della regione. Come è stato sottolineato, attenzione sarà destinata alla sostenibilità ambientale e non solo e alla formazione: le guide hanno già fatto un primo passo per imparare a narrare i luoghi con la scuola Holden, poi in autunno completeranno la formazione. Rossella Carrara di Costa **crociere** ha ricordato che negli ultimi due anni sono stati intervistati oltre 30mila passeggeri, comprendendo che i crocieristi cercano esplorazioni autentiche. Quella tra Trieste e la Costa è una relazione cominciata nel 2009 quando la compagnia rilevò una quota del molo crocieristico. Intolte, secondo uno studio, 7 vacanzieri su 10 vogliono tornare lì dove sono stati in crociera. Soddisfazione è stata espressa dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, che ha parlato di "meraviglioso rapporto si è creato con Costa" e sottolineando che "sono 500mila o 750 mila i turisti in arrivo con le navi a Trieste ogni anno". Infine, l'assessore al Turismo della Regione, Sergio Emidio Bini, ha detto che dal punto di vista turistico il "Fvg cresce prepotentemente, come dicono i sondaggi" ed oggi è "una delle Regioni più ricercate d'Italia. Ora è il momento di programmare questa crescita, la partnership con Costa rientra in questo ambito. Abbiamo potenzialità di crescita ancora molto importanti", ha concluso. (ANSA).

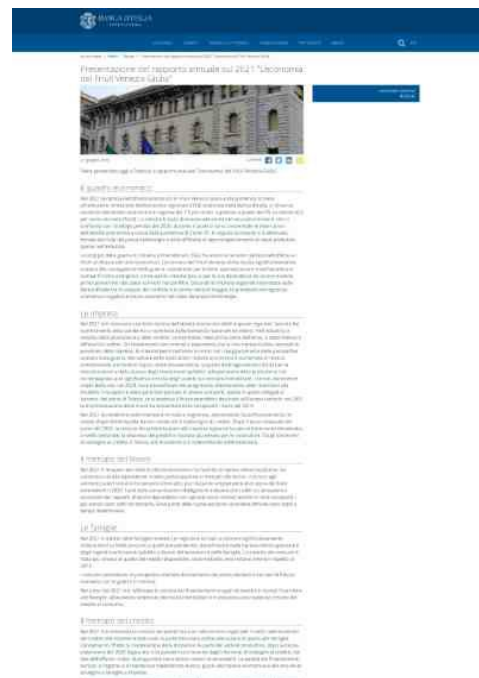


Presentazione del rapporto annuale sul 2021 "L' economia del Friuli Venezia Giulia"

Viene presentato oggi a Potenza il rapporto annuale "L' economia del Friuli Venezia Giulia".

Banca d' Italia

Il quadro economico Nel 2021 la ripresa dell' attività economica in Friuli Venezia Giulia è stata intensa. In base all' indicatore trimestrale dell' economia regionale (ITER) elaborato dalla Banca d' Italia, si stima un aumento dell' attività economica in regione del 7,5 per cento, superiore a quello del PIL nazionale (6,6 per cento secondo l' Istat). La crescita è stata di eccezionale entità nel secondo trimestre, che si confronta con l' analogo periodo del 2020, durante il quale si sono concentrate le interruzioni dell' attività economica a causa della pandemia di Covid-19. In seguito la crescita si è attenuata, frenata dai rialzi dei prezzi dell' energia e dalle difficoltà di approvvigionamento di input produttivi, specie nell' industria. Lo scoppio della guerra in Ucraina a fine febbraio 2022 ha acuito le tensioni dal lato dell' offerta e i rischi al ribasso del ciclo economico. L' economia del Friuli Venezia Giulia risulta significativamente esposta alle conseguenze della guerra, soprattutto per la forte specializzazione manifatturiera in comparti molto energivori, come quello metallurgico, e per la sua dipendenza da alcune materie prime provenienti dai paesi coinvolti nel conflitto. Secondo le imprese regionali intervistate dalla Banca d' Italia tra lo scoppio del conflitto e la prima metà di maggio, la principale conseguenza economica negativa è sinora consistita nel rialzo dei prezzi dell' energia. Le imprese Nel 2021 si è osservata una forte ripresa dell' attività economica delle imprese regionali, favorita dal contenimento della pandemia e sostenuta dalla domanda nazionale ed estera. Nell' industria la crescita della produzione e delle vendite, concentratasi nella prima parte dell' anno, è stata intensa e diffusa tra i settori. Gli investimenti sono tornati a espandersi, ma la loro ripresa rischia, secondo le previsioni delle imprese, di interrompersi nell' anno in corso con il peggioramento delle prospettive causato dalla guerra. Nel settore delle costruzioni l' attività economica è aumentata in misura considerevole, portandosi sopra i livelli pre-pandemia, sospinta dalle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni e dalla ripresa degli investimenti pubblici; all' espansione della produzione si è accompagnata una significativa crescita degli scambi sul mercato immobiliare. I servizi, duramente colpiti dalla crisi nel 2020, hanno beneficiato del progressivo allentamento delle restrizioni alla mobilità; il recupero è stato però solo parziale in diversi comparti, specie in quelli collegati al turismo. Nel **porto** di **Trieste**, se si eccettua il flusso petrolifero destinato all' Europa centrale, nel 2021 la movimentazione delle merci ha sostanzialmente recuperato i livelli del 2019. Nel 2021 la redditività delle imprese è tornata a migliorare, alimentando l' autofinanziamento; le ampie disponibilità liquide hanno contenuto il fabbisogno di credito. Dopo il picco osservato nel corso del 2020, la crescita dei prestiti bancari alle imprese regionali ha perciò fortemente decelerato; a livello settoriale, la dinamica dei prestiti è risultata



BancaDItalia**Trieste**

più elevata per le costruzioni. Tra gli strumenti di sostegno al credito, il ricorso alle moratorie si è notevolmente ridimensionato. Il mercato del lavoro Nel 2021 il recupero dei livelli di attività economica ha favorito la ripresa dell'occupazione, sia autonoma sia alle dipendenze, e della partecipazione al mercato del lavoro. Il ricorso agli ammortizzatori sociali è fortemente diminuito, pur restando ampiamente al di sopra dei livelli antecedenti il 2020. I dati sulle comunicazioni obbligatorie indicano che i saldi tra attivazioni e cessazioni dei rapporti di lavoro dipendente non agricolo sono risultati positivi in tutti i comparti; i più elevati sono stati nel terziario. Gran parte delle nuove posizioni lavorative attivate sono state a tempo determinato. Le famiglie Nel 2021 il reddito delle famiglie residenti in regione è tornato a crescere significativamente, collocandosi su livelli prossimi a quelli pre-pandemici, beneficiando della ripresa dell'occupazione e degli ingenti trasferimenti pubblici a favore dei lavoratori e delle famiglie. La crescita dei consumi è stata più intensa di quella del reddito disponibile; ciononostante, essi restano inferiori rispetto al 2019. I consumi potrebbero in prospettiva risentire dell'aumento dei prezzi dei beni e del calo di fiducia connesso con la guerra in Ucraina. Nel corso del 2021 si è rafforzata la crescita dei finanziamenti erogati da banche e società finanziarie alle famiglie; all'aumento sostenuto dei mutui immobiliari si è associata una moderata crescita del credito al consumo. Il mercato del credito Nel 2021 si è attenuata la crescita dei prestiti bancari all'economia regionale: il netto rallentamento del credito alle imprese è stato solo in parte bilanciato dall'accelerazione di quello alle famiglie. L'andamento riflette la moderazione della domanda da parte del settore produttivo, dopo la decisa espansione del 2020 legata alla crisi pandemica e favorita dagli interventi di sostegno al credito; dal lato dell'offerta i criteri di erogazione sono invece rimasti accomodanti. La qualità dei finanziamenti bancari in regione si è mantenuta mediamente buona, grazie alla ripresa economica e alle misure di sostegno a famiglie e imprese. Dal lato del risparmio finanziario, nel 2021 è proseguita la crescita dei depositi bancari di famiglie e imprese, sebbene in decelerazione sull'anno precedente; stante il perdurare della preferenza per la liquidità, la crescita si è concentrata nella componente dei conti correnti. Sono aumentati anche i titoli a custodia presso il sistema bancario, dopo il calo registrato nel 2020; l'incremento è riconducibile al risparmio gestito e alle azioni ed è stato favorito dal rialzo dei corsi dei titoli. La finanza pubblica decentrata Nel 2021 la spesa primaria degli enti territoriali del Friuli Venezia Giulia è tornata a crescere. La componente corrente è stata sospinta, in particolare, dai maggiori costi sostenuti dalla Regione per la sanità, riconducibili al potenziamento del comparto per fare fronte all'emergenza; la spesa in conto capitale ha invece ricevuto impulso soprattutto dagli investimenti effettuati dai Comuni. Le entrate, che nel 2020 avevano beneficiato di forme straordinarie di sostegno statale, sono diminuite. Anche all'inizio del 2021 il risultato di amministrazione degli enti territoriali del Friuli Venezia Giulia ha evidenziato un avanzo. Oltre che una situazione equilibrata sotto il profilo finanziario, tali enti mostrano, nel confronto con l'insieme delle Regioni a statuto speciale (RSS) e col Paese, risultati migliori dal punto di vista dell'accesso ai servizi scolastici

BancaDItalia

Trieste

e delle prestazioni sociali oggetto di definizione dei livelli essenziali.

Il Nautilus

Trieste

La nave dei Fratelli Cosulich ancora ferma a Mariupol in Ucraina

Augusto Cosulich conferma che la diplomazia internazionale è al lavoro per far rilasciare la nave cargo da Mariupol.

Trieste. La diplomazia internazionale al lavoro per far rilasciare la nave cargo 'Tzarevna', con bandiera maltese e di proprietà della Vulcania, dei Fratelli Cosulich, bloccata dal 24 febbraio, giorno dello scoppio della guerra, a Mariupol. Da allora è attesa a Monfalcone con un carico di bramme, un semilavorato dell' acciaio, destinato all' Italia e in particolare ai quattro laminatoi di acciaio a San Giorgio di Nogaro. 'La nave è ancora a Mariupol e stiamo negoziando con la Repubblica del Donetsk per cercare di portare via la nostra nave - ha riferito all' Ansa Augusto Cosulich, presidente dell' omonimo Gruppo - che rischia di essere nazionalizzata, cioè confiscata, e in tal caso il danno economico sarebbe di 20 milioni di euro, 8 per il valore del cargo e 12 milioni per le bramme di acciaio. Ci sono ancora problemi tecnici: una gru bombardata da spostare e un dragaggio da effettuare per permettere alla nave da uscire. Io sono ottimista, apprezzo che la diplomazia tra noi e loro sia iniziata'. Danno ipotetico confermato da Augusto Cosulich anche ieri pomeriggio in una sua nota alla stampa. 'Lo scenario peggiore - ha dichiarato Cosulich - è di perdere nave e carico. Speriamo di non perdere il carico, che non ce lo rubino e che non ci portino via la nave, ma siamo imprenditori e gli imprenditori hanno i momenti di buio e quelli buoni, ma non siamo tipi che mollano'. Nel frattempo, arrivano assicurazioni sullo stato di salute dell' equipaggio 'che è stato rinfoltito in attesa di ripartire prima possibile'. 'Ma ricordo - ha aggiunto ieri Augusto Cosulich - che questa vicenda non è niente di importante, sono solo soldi, rispetto alle cose realmente tragiche come il fatto che questa guerra non sembra avere una fine e che la gente continua a morire. Per quanto riguarda la nostra nave, mese più, mese meno, prima o poi la liberiamo'. Gli ultimi sviluppi sulla nave Tzarevna di una delle società del Gruppo Cosulich sono stati illustrati da Augusto Cosulich a margine della presentazione della giornata di eventi organizzata dal Corpo Consolare di Genova. Infatti, Cosulich, che è anche il Console di Malta in Liguria, - ha anche riferito di viaggi e di contatti avuti in Ucraina per cercare corridoi via terra, alternativi al mare, per esportare i prodotti dall' Ucraina in Polonia. Abele Carruezzo Foto Cortesy Vessel Finder.



Informare

Trieste

Un museo virtuale per far conoscere otto porti adriatici

Su una piattaforma multimediale gli scali di Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Dubrovnik e Spalato presentano la cultura marittima e del territorio

Un museo virtuale per far conoscere i porti adriatici di Ancona, Venezia, **Trieste**, Ravenna, Rijeka, Zara, Dubrovnik e Spalato. Si tratta della piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network, all'indirizzo www.adrijo.eu, che è stata realizzata con il progetto Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia, per la valorizzazione del patrimonio culturale delle città portuali. Remember, acronimo di "REstoring the MEmory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tERritorial growth", è stato finanziato con 2,8 milioni di euro allo scopo di restituire centralità al rapporto porto-città, valorizzando i legami sociali ed economici che si sono sviluppati nel corso dei secoli tra le due sponde dell'Adriatico, e per orientare nuovi percorsi economici basati sulla cultura e sulla diversificazione del turismo. Il progetto, di cui è capofila l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, si chiuderà giovedì prossimo ad Ancona, nella sede dell'AdSP alla presenza dei partner del progetto, con un evento in programma alle ore 11.00 dedicato a "Gli strumenti digitali per la promozione turistica dei territori. Adrijo-Rete culturale dei porti adriatici: connettere i viaggiatori marittimi, i territori, le comunità".

Nell'ambito del progetto, ognuno degli otto scali portuali del network Adrijo ha inserito nella piattaforma video, clip audio, modelli 3D, panoramiche da drone, foto, testi, per raccontare la cultura marittima e del territorio. La piattaforma multimediale, in lingua inglese, italiana e croata, presenta una parte comune agli otto porti, che introduce il visitatore nel concetto di Adriatico come luogo delle comuni radici storiche e culturali dei porti e delle città che vi si affacciano. Giovedì i risultati del progetto Remember saranno illustrati da Guido Vettorel (AdSP del Mare Adriatico Centrale), mentre Anthony La Salandra, direttore Risposte Turismo, parlerà del trend del turismo nell'area adriatica. Seguirà la tavola rotonda "Flussi di passeggeri marittimi come leva per la promozione del turismo sostenibile", coordinata dal giornalista Michele Romano (Il Sole 24 Ore), a cui parteciperanno Vincenzo Garofalo, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, un rappresentante della Regione Marche, Doni Stambuk, general manager della Zadar Port Authority, Mihaela Kadija, direttore Zadar Region Tourist Board, Francesco Galiotti, direttore nazionale Italia Clia-Cruise Lines International Association, e Lorenzo Vera, vicepresidente MedCruise. Il punto sul futuro della cooperazione realizzato con il programma europeo Italia-Croazia chiuderà l'iniziativa con gli interventi di Anna Flavia Zuccon, managing authority director Italy-Croatia Programme, e di Annalisa Fazzini, Università di Teramo-Approdi Plus Project.



Turismo, Fedriga "Accordo con Costa apre tutto FVG ai croceristi"

Massimiliano Fedriga, Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia (Roma - 2022-05-03, Gloria Imbrogno / ipa-agency.net) p.s. la foto e' utilizzabile nel rispetto del contesto in cui e' stata scattata, e senza intento diffamatorio del decoro delle persone rappresentate TRIESTE (ITALPRESS) - "Un' importante partnership strategica che permetterà ai numerosi croceristi che sbarcano a Trieste di conoscere le eccellenze enogastronomiche e culturali della regione. Si tratta di un altro importante risultato conseguito sull' onda della campagna 'Io sono Friuli Venezia Giulia, attraverso la quale abbiamo canalizzato le risorse facendo massa critica e promuovendo il territorio a livello internazionale". Lo ha detto oggi il governatore Massimiliano Fedriga che assieme, tra gli altri, all' assessore regionale Sergio Emidio Bini e al sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, ha presentato l' iniziativa 'Il Friuli Venezia Giulia sale a bordo di Costa Crociere'. Il progetto, realizzato in collaborazione con PromoTurismoFVG, prevede la proposta dell' enogastronomia regionale nel menù (curata dallo chef Kevin Gaddi) a bordo delle navi, la promozione di escursioni con allo studio mete come il Collio, l' area archeologica di Aquileia, il territorio del Carso e, infine, concerti musicali ad hoc nei teatri storici più rappresentativi della regione. Come ha sottolineato l' assessore Bini, va messo in evidenza il grande lavoro fatto per arrivare a questo accordo di collaborazione tra Costa e la Regione, "soprattutto in considerazione della diffidenza che in certi ambienti veniva alimentata sulla potenzialità delle **crociere** per lo sviluppo del turismo a Trieste. Una potenzialità oggi avvalorata dalle cifre in costante crescita e dall' opportunità che un numero significativo di persone visiti le località, le aree monumentali e le bellezze ambientali dell' intero territorio regionale". "Questa iniziativa - ha aggiunto - si inserisce in un momento di grande sviluppo del settore turistico del Friuli Venezia Giulia. Ha pagato l' aver dato impulso fin dall' inizio del mandato a una promozione spinta che ha raggiunto quote significative di mercato, facendo conoscere un' offerta complessiva che in passato non era stata sufficientemente veicolata al di fuori dei confini regionali". "I numeri dicono - ha concluso Bini - che siamo cresciuti in maniera importante e che ci stiamo proiettando a diventare una delle regioni più ricercate d' Italia. Questo testimonia che siamo sulla strada giusta, valorizzando al meglio le peculiarità di un territorio che oggi ha nel turismo un vero fattore strategico di sviluppo economico in un quadro in cui i margini di crescita sono ancora ampi". foto: agenziafotogramma.it (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italtpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com.



A Fincantieri terza lanciamissili

TRIESTE - La US Navy ha annunciato l' esercizio dell' opzione che assegna alla controllata americana di Fincantieri, Marinette Marine (FMM), la costruzione della terza fregata lanciamissili della classe 'Constellation', che si chiamerà USS Chesapeake (FFG-64). Il valore dell' opzione contrattuale è di circa 536 milioni di dollari. Questo annuncio segue il successo della revisione del progetto del mese scorso della capoclasse USS Constellation (FFG-62), che si avvicina all' inizio della fase realizzativa. Il programma 'Constellation' è stato assegnato nel 2020 a FMM, con un contratto per la prima fregata con l' opzione per 9 ulteriori navi, oltre al supporto postvendita e l' addestramento degli equipaggi, del valore complessivo di circa 5,5 miliardi di dollari. Nell' ambito del programma, la US Navy prevede la costruzione di ulteriori 10 unità, per un totale di 20. In questa prestigiosissima gara Fincantieri è riuscita a imporsi sui competitor statunitensi grazie a un progetto giudicato come il più avanzato e innovativo. Fincantieri ha inoltre quasi completato l' ammodernamento dei propri cantieri US volto a consentire la costruzione di ben due fregate ogni anno. Per leggere l' articolo effettua il Login o procedi alla.



Fincantieri: spostato all' Arsenal di Trieste il Sailing Yacht 'A' russo per fare posto all' allestimento della Norwegian Prima

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto Trieste - Fincantieri fa uscire lo yacht dell' oligarca russo dallo stabilimento e di ormeggiarlo in una banchina dell' Arsenal per procedere all' allestimento della nave da crociera Norwegian Prima. Dopo le prove di galleggiamento in bacino, le operazioni di bunkeraggio e l' ormeggio in rada e il trasferimento all' Arsenal di Trieste, lo Yacht 'A' resterà comunque sottoposto a 'congelamento amministrativo'. L' imbarcazione - che batte bandiera di Bermuda ma è riconducibile all' oligarca russo Andrey Igorevich Melnichenko - si trova, come più volte riferito, da gennaio a Trieste. Sailing Yacht 'A', del valore presunto di circa 530 milioni di euro, è stato progettato da Philippe Starck, ha 143 metri di lunghezza e 12600 tonnellate di stazza. È dotato di alberi in fibra di carbonio, scafo in alluminio, ponti in teak e una piattaforma per l' atterraggio di elicotteri. 'A' è mosso da due motori ibrido-diesel che gli consentono di una velocità massima di 21 nodi, può ospitare 20 passeggeri e un equipaggio di 54 membri. Fincantieri era in attesa di liberare il bacino per completare l' allestimento della Norwegian Prima, nave da crociera di nuova generazione, varata lo scorso agosto nello stabilimento di Marghera.

Finché Yacht 'A' occupava la struttura, non c' era la possibilità di far entrare l' enorme nave, prima di un gruppo di sei navi per NCL, parte di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., gruppo **crocieristico** statunitense fra i primi al mondo. Con circa 142.500 tonnellate di stazza lorda, quasi 300 metri di lunghezza e una capacità di ospitare 3.215 passeggeri, 'Norwegian Prima' e le unità gemelle costituiranno la spina dorsale della flotta del futuro di NCL. Le consegne sono previste tra il 2022 e il 2027. Fonte: AdrianPorts.



Venice Blue Flag 2022, firmato accordo per ridurre l' impatto delle emissioni delle navi da crociera a Venezia

Ridurre l' impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. Con questo obiettivo Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera, hanno sottoscritto questa mattina a Ca' Farsetti, l' accordo volontario 'Venice Blue Flag 2022'. L' accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. "La grande novità di quest' anno - ha spiegato Massimiliano De Martin, assessore all' Ambiente del Comune di Venezia - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell' intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante". "La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune" conclude De Martin. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all' ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell' ingresso in area Vts Venezia e durante tutte le fasi di manovra all' interno dell' area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. "La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie di navigazioni unite nel nome della sostenibilità e nell' applicazione di buone pratiche ambientali - ha aggiunto **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** - e certifica l' impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi. In funzione di questo e in una situazione straordinaria e inedita,



(Sito) Adnkronos

Venezia

L' **Autorità portuale** e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico". L' ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l' **Autorità** Marittima ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all' interno di un **sistema** lagunare **portuale** complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l' accordo Blue Flag certifica.

Venice Blue Flag 2022, firmato accordo per ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera a Venezia

Roma, 21 giu. - (Adnkronos) - Ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. Con questo obiettivo Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera, hanno sottoscritto questa mattina a Ca' Farsetti, l'accordo volontario 'Venice Blue Flag 2022'. L'accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. "La grande novità di quest'anno - ha spiegato Massimiliano De Martin, assessore all'Ambiente del Comune di Venezia - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell'intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante". "La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune" conclude De Martin. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all'ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell'ingresso in area Vts Venezia e durante tutte le fasi di manovra all'interno dell'area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. "La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie di navigazioni unite nel nome della sostenibilità e nell'applicazione di buone pratiche ambientali - ha aggiunto **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** - e certifica l'impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi. In funzione di questo e in una situazione straordinaria



Affari Italiani

Venezia

e inedita, l' **Autorità portuale** e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico". L' ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l' **Autorità** Marittima ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all' interno di un **sistema** lagunare **portuale** complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l' accordo Blue Flag certifica.

Grandi Navi: rinnovato 'Blue Flag' per la riduzione delle emissioni

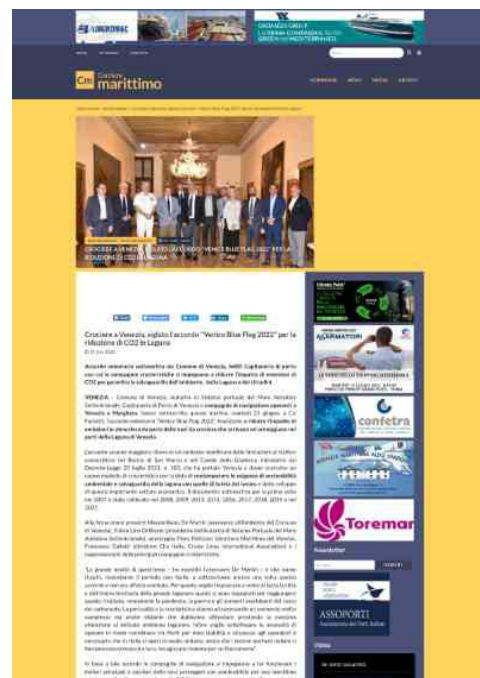
Firmata intesa tra Comune, Porto, Capitaneria e compagnie

(ANSA) - VENEZIA, 21 GIU - Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto e le compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera, hanno sottoscritto questa mattina l' accordo volontario "Venice Blue Flag 2022", finalizzato a ridurre l' impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa, non solo all' ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell' ingresso nell' area Vts Venezia e durante tutte le fasi di manovra all' interno dell' area **portuale**. Stesso impegno è stato assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. L' accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della Laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo del settore economico. Il documento, sottoscritto per la prima volta nel 2007, è stato ratificato negli anni successivi. (ANSA).



Crociere a Venezia, siglato l' accordo "Venice Blue Flag 2022" per la riduzione di CO2 in Laguna

21 Jun, 2022 Accordo volontario sottoscritto da: Comune di Venezia, AdSP, Capitaneria di porto con cui le compagnie crocieristiche si impegnano a ridurre l' impatto di emissioni di CO2 per garantire la salvaguardia dell' ambiente, della Laguna e dei cittadini. VENEZIA - Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera , hanno sottoscritto questa mattina, martedì 21 giugno, a Ca' Farsetti, l' accordo volontario 'Venice Blue Flag 2022', finalizzato a ridurre l' impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. L' accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemporaneamente le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. Alla firma erano presenti Massimiliano De Martin (assessore all' Ambiente del Comune di Venezia), Fulvio Lino Di Blasio (presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**), ammiraglio Piero Pellizzari (direttore Marittimo del Veneto), Francesco Galletti (direttore Clia Italia, Cruise Lines International Association) e i rappresentanti delle principali compagnie crocieristiche. 'La grande novità di quest' anno - ha esordito l' assessore De Martin - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell' intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante. La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune'. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all' ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell' ingresso in area VTS Venezia e durante tutte le fasi di



Corriere Marittimo

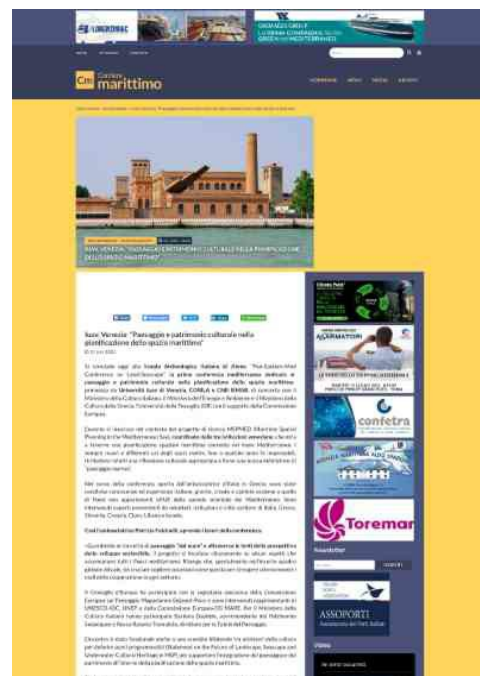
Venezia

manovra all' interno dell' area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. 'La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie di navigazioni unite nel nome della sostenibilità e nell' applicazione di buone pratiche ambientali - ha aggiunto il presidente Di Blasio - e certifica l' impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi. In funzione di questo e in una situazione straordinaria e inedita, l' **Autorità portuale** e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico'. L' ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l' **Autorità Marittima** ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all' interno di un **sistema lagunare portuale** complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l' accordo Blue Flag certifica. "Clia dà il benvenuto al rinnovato impegno delle compagnie per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna - ha concluso l' associazione globale del settore crocieristico - e la firma del Blue Flag testimonia che tale impegno volontario prosegue anche ora che le grandi navi approdano a Marghera senza più passare dal Canale della Giudecca. Ennesima dimostrazione degli sforzi del comparto per la sostenibilità, che si aggiunge agli investimenti delle compagnie in tecnologie ambientali innovative e alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile. Poiché gli accosti avvengono soprattutto a Marghera, Clia auspica inoltre che impegni di questo tipo possano essere assunti da tutti gli operatori marittimi che operano all' interno della Laguna".

Iuav, Venezia: "Paesaggio e patrimonio culturale nella pianificazione dello spazio marittimo"

21 Jun, 2022 Si conclude oggi alla Scuola Archeologica Italiana di Atene 'Pan-Eastern-Med Conference on Land-Seascape', la prima conferenza mediterranea dedicata al paesaggio e patrimonio culturale nella pianificazione dello spazio marittimo, promossa da Università Iuav di Venezia, CORILA e CNR-ISMAR, di concerto con il Ministero della Cultura italiano, il Ministero dell'Energia e Ambiente e il Ministero della Cultura della Grecia, l'Università della Tessaglia (GR) con il supporto della Commissione Europea. L'evento si inserisce nel contesto del progetto di ricerca MSPMED (Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea), coordinato dalle tre istituzioni veneziane, che mira a favorire una pianificazione spaziale marittima coerente nel mare Mediterraneo. I sempre nuovi e differenti usi degli spazi marini, fino a qualche anno fa impensabili, richiedono infatti una riflessione culturale appropriata e forse una nuova definizione di 'paesaggio marino'. Nel corso della conferenza, aperta dall'ambasciatrice d'Italia in Grecia, sono state condivise conoscenze ed esperienze italiane, greche, croate e cipriote assieme a quelle di Paesi non appartenenti all'UE della

sponda orientale del Mediterraneo. Sono intervenuti esperti provenienti da ministeri, istituzioni e città costiere di Italia, Grecia, Slovenia, Croazia, Cipro, Libano e Israele. Così l'ambasciatrice Patrizia Falcinelli, aprendo i lavori della conferenza: «Guardando al concetto di paesaggio 'dal mare' e attraverso le lenti della prospettiva dello sviluppo sostenibile, il progetto si focalizza chiaramente su alcuni aspetti che accomunano tutti i Paesi mediterranei. Ritengo che, specialmente nell'incerto quadro globale attuale, sia cruciale cogliere occasioni come questa per stringere ulteriormente i nodi della cooperazione in ogni settore». Il Consiglio d'Europa ha partecipato con la segretaria esecutiva della Convenzione Europea sul Paesaggio Maguelonne Dejeant-Pons e sono intervenuti rappresentanti di UNESCO-IOC, UNEP e della Commissione Europea-DG MARE. Per il Ministero della Cultura Italiano hanno partecipato Barbara Davidde, sovrintendente del Patrimonio Subacqueo e Rocco Rosario Tramutola, direttore per la Tutela del Paesaggio. L'incontro è stato funzionale anche a uno scambio bilaterale tra ministeri della cultura per definire punti programmatici (Statement on the Future of Landscape, Seascape and Underwater Cultural Heritage in MSP) per supportare l'integrazione del paesaggio e del patrimonio all'interno della pianificazione dello spazio marittimo. Tra le prime azioni da attivare: migliorare le conoscenze (raccolta e gestione dei dati) per integrare il paesaggio e il patrimonio culturale, attraverso strumenti esistenti e innovativi (linee guida, indicatori, valutazioni...); riconoscere i valori tangibili e intangibili, legati alla definizione dell'identità, del paesaggio e del patrimonio culturale per tutelarli e valorizzarli; rafforzare la comunicazione a livello nazionale, bilaterale e mediterraneo per sensibilizzare le popolazioni locali sulla necessità di proteggere e



Corriere Marittimo

Venezia

valorizzare il paesaggio marino e marittimo e il patrimonio culturale. 'L' incontro ha confermato che luav - con il polo scientifico veneziano - sta assumendo un ruolo strategico nel contesto mediterraneo', commenta Francesco Musco, direttore luav della Ricerca. 'Vengono infatti collegati i temi e gli attori istituzionali del paesaggio, del patrimonio culturale e dell' archeologia grazie ai nuovi strumenti per la pianificazione spaziale del mare: temi sui quali la nostra università può esprimere competenze scientifiche multidisciplinari'.

Il Nautilus

Venezia

Venice Blue Flag 2022: firmato l' accordo volontario per ridurre l' impatto delle emissioni delle navi da crociera a Venezia

Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera, hanno sottoscritto questa mattina, martedì 21 giugno, a Ca' Farsetti, l' accordo volontario 'Venice Blue Flag 2022', finalizzato a ridurre l' impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. L' accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. Alla firma erano presenti Massimiliano De Martin (assessore all' Ambiente del Comune di Venezia), **Fulvio Lino Di Blasio** (presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**), ammiraglio Piero Pellizzari (direttore Marittimo del Veneto), Francesco Galletti (direttore Clia Italia, Cruise Lines International Association) e i rappresentanti delle principali compagnie crocieristiche. 'La grande novità di quest' anno - ha esordito l' assessore De Martin - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell' intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante. La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune'. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all' ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell' ingresso in area VTS Venezia e durante tutte le fasi di manovra all' interno dell' area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. 'La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie



Il Nautilus

Venezia

di navigazioni unite nel nome della sostenibilità e nell' applicazione di buone pratiche ambientali - ha aggiunto il presidente Di **Blasio** - e certifica l' impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi. In funzione di questo e in una situazione straordinaria e inedita, l' **Autorità portuale** e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico'. L' ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l' **Autorità Marittima** ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all' interno di un **sistema** lagunare **portuale** complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l' accordo Blue Flag certifica. "Clia dà il benvenuto al rinnovato impegno delle compagnie per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna - ha concluso l' associazione globale del settore crocieristico - e la firma del Blue Flag testimonia che tale impegno volontario prosegue anche ora che le grandi navi approdano a Marghera senza più passare dal Canale della Giudecca. Ennesima dimostrazione degli sforzi del comparto per la sostenibilità, che si aggiunge agli investimenti delle compagnie in tecnologie ambientali innovative e alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile. Poiché gli accosti avvengono soprattutto a Marghera, Clia auspica inoltre che impegni di questo tipo possano essere assunti da tutti gli operatori marittimi che operano all' interno della Laguna".

Il Nautilus

Venezia

PIANI SPAZIALI DEL MARE: il contributo dell' Università luav di Venezia

L' Università luav di **Venezia** supporta la Commissione Europea e i governi italiani e greci sui temi della gestione del paesaggio e del patrimonio culturale nei nuovi piani spaziali del mare. Due giornate di lavoro: ad Atene la prima conferenza sul paesaggio marittimo. Si conclude oggi alla Scuola Archeologica Italiana di Atene 'Pan-Eastern-Med Conference on Land-Seascape', la prima conferenza mediterranea dedicata al paesaggio e patrimonio culturale nella pianificazione dello spazio marittimo, promossa da Università luav di **Venezia**, CORILA e CNR-ISMAR, di concerto con il Ministero della Cultura italiano, il Ministero dell' Energia e Ambiente e il Ministero della Cultura della Grecia, l' Università della Tessaglia (GR) con il supporto della Commissione Europea. L' evento si inserisce nel contesto del progetto di ricerca MSPMED (Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea), coordinato dalle tre istituzioni veneziane, che mira a favorire una pianificazione spaziale marittima coerente nel mare Mediterraneo. I sempre nuovi e differenti usi degli spazi marini, fino a qualche anno fa impensabili, richiedono infatti una riflessione culturale appropriata e forse una nuova definizione di 'paesaggio marino'. Nel corso della conferenza, aperta dall' ambasciatrice d' Italia in Grecia, sono state condivise conoscenze ed esperienze italiane, greche, croate e cipriote assieme a quelle di Paesi non appartenenti all' UE della sponda orientale del Mediterraneo. Sono intervenuti esperti provenienti da ministeri, istituzioni e città costiere di Italia, Grecia, Slovenia, Croazia, Cipro, Libano e Israele. Così l' ambasciatrice Patrizia Falcinelli, aprendo i lavori della conferenza: «Guardando al concetto di paesaggio 'dal mare' e attraverso le lenti della prospettiva dello sviluppo sostenibile, il progetto si focalizza chiaramente su alcuni aspetti che accomunano tutti i Paesi mediterranei. Ritengo che, specialmente nell' incerto quadro globale attuale, sia cruciale cogliere occasioni come questa per stringere ulteriormente i nodi della cooperazione in ogni settore». Il Consiglio d' Europa ha partecipato con la segretaria esecutiva della Convenzione Europea sul Paesaggio Maguelonne Dejeant-Pons e sono intervenuti rappresentanti di UNESCO-IOC, UNEP e della Commissione Europea-DG MARE. Per il Ministero della Cultura Italiano hanno partecipato Barbara Davidde, sovrintendente del Patrimonio Subacqueo e Rocco Rosario Tramutola, direttore per la Tutela del Paesaggio. L' incontro è stato funzionale anche a uno scambio bilaterale tra ministeri della cultura per definire punti programmatici (Statement on the Future of Landscape, Seascape and Underwater Cultural Heritage in MSP) per supportare l' integrazione del paesaggio e del patrimonio all' interno della pianificazione dello spazio marittimo. Tra le prime azioni da attivare: migliorare le conoscenze (raccolta e gestione dei dati) per integrare il paesaggio e il patrimonio culturale, attraverso strumenti esistenti e innovativi (linee guida, indicatori, valutazioni); riconoscere i valori tangibili e intangibili,



Il Nautilus

Venezia

legati alla definizione dell' identità, del paesaggio e del patrimonio culturale per tutelarli e valorizzarli; rafforzare la comunicazione a livello nazionale, bilaterale e mediterraneo per sensibilizzare le popolazioni locali sulla necessità di proteggere e valorizzare il paesaggio marino e marittimo e il patrimonio culturale. 'L' incontro ha confermato che luav - con il polo scientifico veneziano - sta assumendo un ruolo strategico nel contesto mediterraneo', commenta Francesco Musco, direttore luav della Ricerca. 'Vengono infatti collegati i temi e gli attori istituzionali del paesaggio, del patrimonio culturale e dell' archeologia grazie ai nuovi strumenti per la pianificazione spaziale del mare: temi sui quali la nostra università può esprimere competenze scientifiche multidisciplinari'.

Venezia, firmato accordo per ridurre impatto navi da crociera

Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera, hanno sottoscritto a Ca' Farsetti l'accordo volontario "Venice Blue Flag 2022", finalizzato a ridurre l'impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. L'accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. "La grande novità di quest'anno - ha detto l'assessore De Martin - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell'intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante. La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune". In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all'ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell'ingresso in area VTS Venezia e durante tutte le fasi di manovra all'interno dell'area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. - Foto ufficio stampa Comune di Venezia - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



[illegible]

Firmato l' accordo volontario per ridurre l' impatto delle emissioni delle navi da crociera a Venezia

Redazione Seareporter.it

L' accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. Alla firma erano presenti Massimiliano De Martin (assessore all' Ambiente del Comune di Venezia), **Fulvio Lino Di Blasio** (presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**), ammiraglio Piero Pellizzari (direttore Marittimo del Veneto), Francesco Galiotti (direttore Clia Italia, Cruise Lines International Association) e i rappresentanti delle principali compagnie crocieristiche. 'La grande novità di quest' anno - ha esordito l' assessore De Martin - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo

voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell' intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante. La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune'. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all' ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell' ingresso in area VTS Venezia e durante tutte le fasi di manovra all' interno dell' area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. 'La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie di navigazioni unite nel nome della sostenibilità e nell' applicazione di buone pratiche ambientali - ha aggiunto il presidente Di **Blasio** - e certifica l' impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi. In funzione di questo e in una situazione straordinaria e inedita, l' **Autorità portuale** e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo



Sea Reporter

Venezia

di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico'. L'ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l'**Autorità** Marittima ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all'interno di un **sistema** lagunare **portuale** complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l'accordo Blue Flag certifica. "Clia dà il benvenuto al rinnovato impegno delle compagnie per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna - ha concluso l'associazione globale del settore crocieristico - e la firma del Blue Flag testimonia che tale impegno volontario prosegue anche ora che le grandi navi approdano a Marghera senza più passare dal Canale della Giudecca. Ennesima dimostrazione degli sforzi del comparto per la sostenibilità, che si aggiunge agli investimenti delle compagnie in tecnologie ambientali innovative e alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile. Poiché gli accosti avvengono soprattutto a Marghera, Clia auspica inoltre che impegni di questo tipo possano essere assunti da tutti gli operatori marittimi che operano all'interno della Laguna".

Venice Blue Flag 2022: firmato l' accordo volontario per ridurre l' impatto delle emissioni delle navi da crociera a Venezia

Posted By: Redazione

Comune di Venezia, **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Capitaneria di Porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera, hanno sottoscritto questa mattina, martedì 21 giugno, a Ca' Farsetti, l' accordo volontario 'Venice Blue Flag 2022', finalizzato a ridurre l' impatto di emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera che arrivano ed ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. L' accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103, che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemporaneamente le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo importante settore economico. Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. Alla firma erano presenti Massimiliano De Martin (assessore all' Ambiente del Comune di Venezia), **Fulvio Lino Di Blasio** (presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**), ammiraglio Piero Pellizzari (direttore Marittimo del Veneto), Francesco Galietti (direttore Clia Italia, Cruise Lines International Association) e i rappresentanti delle principali compagnie crocieristiche. 'La grande novità di quest' anno - ha esordito l' assessore De Martin - è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell' intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante. La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra Porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune'. In base a tale accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa e questo non solo all' ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell' ingresso in area VTS Venezia e durante tutte le fasi di manovra all' interno dell' area **portuale** di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. 'La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie



Veneto News

Venezia

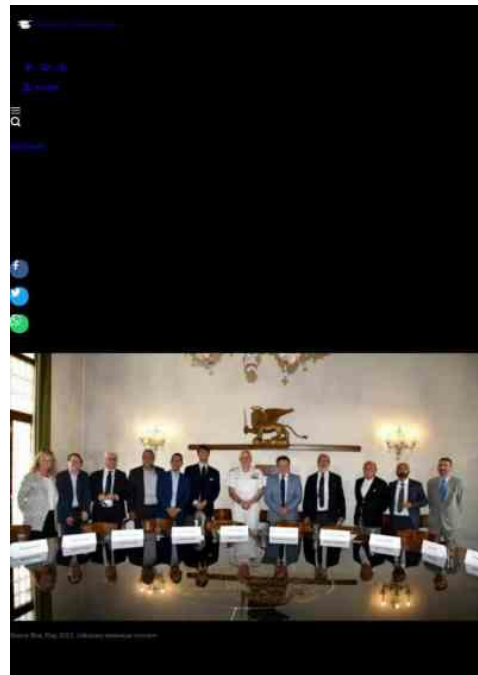
di navigazioni unite nel nome della sostenibilità e nell' applicazione di buone pratiche ambientali - ha aggiunto il presidente Di **Blasio** - e certifica l' impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi. In funzione di questo e in una situazione straordinaria e inedita, l' **Autorità portuale** e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico'. L' ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l' **Autorità Marittima** ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all' interno di un **sistema** lagunare **portuale** complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l' accordo Blue Flag certifica. "Clia dà il benvenuto al rinnovato impegno delle compagnie per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna - ha concluso l' associazione globale del settore crocieristico - e la firma del Blue Flag testimonia che tale impegno volontario prosegue anche ora che le grandi navi approdano a Marghera senza più passare dal Canale della Giudecca. Ennesima dimostrazione degli sforzi del comparto per la sostenibilità, che si aggiunge agli investimenti delle compagnie in tecnologie ambientali innovative e alla collaborazione con i luoghi di destinazione per un turismo sostenibile. Poiché gli accosti avvengono soprattutto a Marghera, Clia auspica inoltre che impegni di questo tipo possano essere assunti da tutti gli operatori marittimi che operano all' interno della Laguna". (Comune di Venezia) Please follow and like us.

Venice Blue Flag, rinnovato l'impegno per ridurre le emissioni delle navi da crociera

Le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% non solo all'ormeggio ma anche durante la navigazione prima dell'ingresso e nella fasi di manovra

Comune di Venezia, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Capitaneria di porto di Venezia e compagnie di navigazione operanti a Venezia e Marghera hanno sottoscritto questa mattina, martedì 21 giugno, a Ca' Farsetti, l'accordo volontario Venice Blue Flag 2022, finalizzato a ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera che arrivano e ormeggiano nei porti della Laguna di Venezia. L'accordo assume maggiore rilievo in un contesto modificato dalle limitazioni al traffico crocieristico nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotte dal Decreto legge 20 luglio 2021 che ha portato Venezia a dover costruire un nuovo modello di crocieristica con la sfida di contemperare le esigenze di sostenibilità ambientale e salvaguardia della laguna con quelle di tutela del lavoro e dello sviluppo di questo settore economico. «La ratifica di questo accordo vede istituzioni e compagnie di navigazione unite per la sostenibilità e nell'applicazione di buone pratiche ambientali ha commentato il presidente Di Blasio e certifica l'impegno che Venezia sta portando avanti su questi temi.

In funzione di questo e in una situazione straordinaria e inedita, l'Autorità portuale e la struttura commissariale, con il fondamentale supporto del territorio, sono riusciti a dare il via alla stagione e stanno lavorando allo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica che proprio in questi giorni, con la piena operatività dei primi due approdi provvisori a Marghera, di quello di Fusina e di quello di Chioggia, sta mostrando i suoi primi tangibili risultati. Non solo, il porto mira a vincere la sfida della sostenibilità anche accrescendo la sua vocazione di hub energetico». Il documento sottoscritto per la prima volta nel 2007 è stato ratificato nel 2008, 2009, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e nel 2021. Alla firma erano presenti oltre a Fulvio Lino Di Blasio (presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale), Massimiliano De Martin (assessore all'Ambiente del Comune di Venezia), l'ammiraglio Piero Pellizzari (direttore marittimo del Veneto), Francesco Galletti (direttore Clia Italia, Cruise Lines international association) e i rappresentanti delle principali compagnie crocieristiche. «La grande novità di quest'anno ha esordito l'assessore De Martin è che siamo riusciti, nonostante il periodo non facile, a sottoscrivere ancora una volta questo accordo e non era affatto scontato. Per questo voglio ringraziare a nome di tutta la città e dell'intero territorio della gronda lagunare quanti si sono impegnati per raggiungere questo risultato, nonostante la pandemia, la guerra e gli aumenti esorbitanti del costo del carburante. La portualità e la crocieristica stanno attraversando un momento molto complesso ma anche sfidante che dobbiamo affrontare prestando la massima attenzione al delicato ambiente lagunare. Infine voglio



Venezia Today

Venezia

sottolineare la necessità di operare in modo coordinato tra porti: per dare stabilità e sicurezze agli operatori è necessario che in Italia si operi in modo unitario, senza che i sistemi portuali italiani si facciano concorrenza tra loro, ma agiscano insieme per un fine comune». In base all'accordo le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi passeggeri con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa e questo non solo all'ormeggio, ma anche durante la navigazione prima dell'ingresso in area Vts Venezia e durante tutte le fasi di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia (Venezia e Marghera); stesso impegno assunto, a partire dal 2018, anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi. L'ammiraglio Pellizzari ha evidenziato come gli operatori del traffico commerciale e di quello crocieristico abbiano la necessità di avere certezze per poter operare e programmare nel medio e lungo periodo. Ha inoltre ricordato che l'Autorità Marittima ha continuato a garantire elevati standard di efficacia e di efficienza pur lavorando all'interno di un sistema lagunare portuale complesso, sede di porti regolati, mai dimenticando la sostenibilità ambientale come l'accordo Blue Flag certifica. «Clia dà il benvenuto al rinnovato impegno delle compagnie per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna - ha concluso l'associazione globale del settore crocieristico - e la firma del Blue Flag testimonia che tale impegno volontario prosegue anche ora che le grandi navi approdano a Marghera senza più passare dal Canale della Giudecca. Poiché gli accosti avvengono soprattutto a Marghera, Clia auspica inoltre che impegni di questo tipo possano essere assunti da tutti gli operatori marittimi che operano all'interno della laguna».

Funivie, Cisl: "Bene il decreto legge, ora necessario individuare un percorso chiaro e coerente"

Il sindacato fa il punto della situazione

La Cisl e la Fit Cisl locali nell' esprimere soddisfazione ed apprezzamento per il recente decreto che contiene l' articolo "Salva Funivie" sottolineano la necessità di individuare in fretta un percorso chiaro e coerente per la salvaguardia dell' occupazione, il ripristino definitivo e complessivo dell' impianto nonché la realizzazione delle condizioni per la concretizzazione di un nuovo progetto integrato di gestione delle rinfuse. "È evidente, infatti, che occorranza ancora alcuni fondamentali passaggi per definire l' annosa vertenza e che nelle prossime settimane debbano essere individuate le soluzioni attualmente ancora mancanti - spiegano Simone Pesce, responsabile Ast Cisl Savona e Danilo Causa, responsabile territoriale Fit Cisl Liguria - Occorre infatti capire le intenzioni (da tempo espresse ma non ancora del tutto formalizzate) dell' attuale società concessionaria dell' impianto al fine di poter salvaguardare adeguatamente l' occupazione, indispensabile per il processo di rimessa in funzione dell' infrastruttura, attraverso il mantenimento degli ammortizzatori sociali in attesa del graduale rientro al lavoro, nonché per identificare tempi e modalità di subentro dell' **Autorità di Sistema Portuale** nelle more del procedimento per un nuovo affidamento della concessione". "Dopo anni di confronti la strada sembra essere delineata e le soluzioni individuabili ma occorre ancora un importante e definitivo intervento che veda coinvolte tutte le parti in causa per la definizione di un crono-programma chiaro e risolutivo. Per questo come Cisl sollecitiamo la convocazione di tavoli locali, alcuni già operativi (vedi tavolo istituito presso il comune di Savona) ed altri richiesti (ad esempio all' **Autorità di Sistema Portuale** oggi ufficialmente investita dal Decreto del potere commissariale) al fine di provvedere ai dovuti approfondimenti nonché all' individuazione delle oramai improcrastinabili soluzioni definitive" concludono.



Sommergibile Nazario Sauro a Genova torna in Arsenale a Spezia

Per lavori ripristino. Capostipite classe sauro ora è museo

(ANSA) - GENOVA, 21 GIU - È partito questa mattina, con una manovra spettacolare nella Darsena di Genova, il sommergibile Nazario Sauro alla volta dell' Arsenale di La Spezia, dove verranno effettuati dei lavori di ripristino. Il sommergibile, chiuso al pubblico dallo scorso 13 giugno per permettere le operazioni di sigillo e messa in sicurezza, sarà nuovamente visitabile a partire da metà luglio. Trainato dai rimorchiatori del Porto di Genova, una volta arrivato nel bacino dell' Arsenale della Marina Militare di La Spezia, S 518 verrà liberato dalle incrostazioni che si sono accumulati in dieci anni nelle acque della Darsena; ripitturato nel rispetto delle specifiche storiche della Marina Militare e dotato di un sistema di protezione catodica contro le correnti galvaniche che attaccano i natanti in acqua, provocando la corrosione dello scafo. Particolare cura sarà dedicata alla pulizia dell' elica in bronzo. Oltre la ripittura sarà l' occasione per eseguire alcuni piccoli lavori di carpenteria, sempre nello spirito di conservazione della storicità del mezzo. Il sommergibile, costruito da Fincantieri nei cantieri di Monfalcone e varato il 9 ottobre 1976, è il capostipite della prima serie dei sommergibili della classe Sauro ed è entrato in servizio alla Marina Militare come sommergibile d' attacco a semplice scafo a propulsione convenzionale diesel-elettrica nel febbraio 1980. E' entrato in disarmo il 1 maggio 2002 quando viene ammainata la bandiera di combattimento. Il 26 settembre 2009, l' ultima missione: arriva in darsena a Genova per diventare un museo galleggiante. I lavori di restauro costeranno quasi 140 mila euro e saranno sostenuti dal Mu.MA, Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni. (ANSA).



Aeroporto Genova: bilancio '21 positivo e nuova sala imbarchi

Bucci: "Vorrei avere un collegamento con tutte le capitali Ue"

(ANSA) - GENOVA, 21 GIU - "Per il futuro credo che sarebbe importante, per un city airport come quello di Genova, avere un collegamento diretto con tutte le capitali europee, magari non tutti i giorni ma almeno una volta alla settimana, questa deve essere la dimensione dell' aeroporto di Genova, destinazioni europee e città italiane più distanti di 500 chilometri". Così il sindaco di Genova Marco Bucci a margine della presentazione della nuova sala partenze per i voli Shenghen inaugurata al Cristoforo Colombo. Presentato anche il bilancio 2021, con un utile di oltre 870 mila euro. I dati sul traffico passeggeri sono in chiaroscuro: ancora lontani i livelli pre-covid, nel 2021 c'è stata una ripresa ma con un calo di passeggeri ancora del 60% rispetto al 2019. A pesare è soprattutto il traffico internazionale (-79%) contro il -44% dei voli nazionali. Spiragli positivi sul 2022: dall' 1 gennaio al 15 giugno il calo dei passeggeri è del 28% rispetto al 2019 mentre se si considera il periodo maggio-giugno solo sui voli nazionali si registra addirittura un +10%. All' inaugurazione anche il presidente della Regione Giovanni Toti: "L' aumento dei passeggeri legati alle rotte nazionali è sicuramente un elemento incoraggiante, Regione con 5 milioni stanziati dal fondo strategico ha offerto un contributo significativo per rendere l' aeroporto più efficiente e più bello". Il presidente dell' autorità di sistema portuale **Paolo Emilio** Signorini ha ricordato come "durante la pandemia si sia deciso di accelerare sui lavori di riqualificazione e ampliamento, dalla nuova pista realizzata alla futura nuova aerostazione". "La ripresa c'è, è formidabile - ha dichiarato il presidente dell' Aeroporto di Genova **Paolo** Odone - le compagnie ci danno nuovi voli. Festeggiamo un bilancio positivo ed è difficile poterlo fare con questi chiari di luna". "Molti aeroporti italiani durante il Covid hanno sospeso i programmi di investimento, noi abbiamo potuto proseguire con le lavorazioni anche grazie al fatto che ci fosse una struttura commissariale", ricorda il direttore generale dello scalo Piero Righi. (ANSA).



Il sommergibile Nazario Sauro parte per La Spezia, tornerà visitabile a Genova da metà luglio

S 518 verrà liberato dalle incrostazioni che si sono accumulati in dieci anni nelle acque della Darsena e ripitturato

È partito questa mattina, con una manovra spettacolare nella Darsena di **Genova**, il sommergibile Nazario Sauro alla volta dell' Arsenale della Spezia, dove verranno effettuati dei lavori di ripristino del natante. Il sommergibile, chiuso al pubblico dallo scorso 13 giugno per permettere le operazioni di sigillo e messa in sicurezza del battello, sarà nuovamente visitabile a partire da metà luglio . Fino ad allora i visitatori del Galata Museo del Mare, acquistando il biglietto d' ingresso al Museo, avranno accesso al nuovo Museo delle Migrazioni Italiane allestito alla vicina Commenda di San Giovanni in Prè. Trainato dai rimorchiatori del **Porto di Genova** , una volta arrivato nel bacino dell' Arsenale della Marina Militare della Spezia, S 518 verrà liberato dalle incrostazioni che si sono accumulati in dieci anni nelle acque della Darsena; ripitturato nel rispetto delle specifiche storiche della Marina Militare e dotato di un sistema di protezione catodica contro le correnti galvaniche che attaccano i natanti in acqua, provocando la corrosione dello scafo. Particolare cura sarà dedicata alla pulizia dell' elica in bronzo. Oltre la ripittura sarà l' occasione per eseguire alcuni piccoli lavori di carpenteria, sempre nello spirito di conservazione della storicità del mezzo. I lavori di restauro costeranno quasi 140 mila euro e saranno sostenuti dal Mu.MA, Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni. I soggetti coinvolti per la movimentazione e il trasferimento sono: Promotori Musei Mare per coordinamento e organizzazione; Studio Tecnico Lonoce per supervisione e supporto tecnico; Cambiaso Riso per sostegno logistico e tavoli tecnici, sia a **Genova** sia a Spezia; San Giorgio del **Porto** per i cavi di ormeggio e ancoraggio del battello, Rimorchiatori Riuniti **Genova** per rimorchio dal sito attuale all' ormeggio provvisorio presso Cantiere Mariotti e ritorno; Cantiere Mariotti per il "prestito" dell' ormeggio provvisorio; Corporazione Piloti di **Genova** per il pilotaggio fino all' ormeggio provvisorio e poi fino all' uscita del **porto** e ritorno; Ormeggiatori di **Genova** per le operazioni di ormeggio; Oromare per il rimorchio d' altura fino alla Spezia e ritorno; Rimorchiatori Spezzini per il rimorchio dall' imboccatura all' Arsenale MM e ritorno; Piloti della Spezia per il pilotaggio dall' imboccatura del **porto** alla banchina Arsenale e ritorno.



Aeroporto di Genova, bilancio 2021 in attivo. Nuova sala imbarchi in funzione dal 25 giugno

Il bilancio del Cristoforo Colombo si chiude con un utile dopo imposte pari a 872.432 euro. Presentata oggi, dopo l'assemblea dei soci, la nuova sala imbarchi con 2 gate

Aeroporto di Genova archivia in attivo un 2021 ancora segnato dall'emergenza pandemica e dalle sue ripercussioni sui trasporti aerei. L'assemblea dei soci ha approvato il bilancio 2021 che si chiude con un utile dopo imposte di 872.432 euro. Un risultato reso possibile dal ristoro statale di 3,8 milioni di euro a copertura dei danni Covid nel periodo marzo-giugno 2020, dal contenimento dei costi, anche attraverso il ricorso alla cassa integrazione per l'intero anno, e da crediti per imposte anticipate. Nel 2021 il traffico da e per l'Aeroporto di Genova ha registrato una ripresa, con il dato sulla movimentazione dei passeggeri ancora inferiore a quello del 2019 (-60%). A pesare è ancora e soprattutto il calo di traffico internazionale (-79%), contro il -44% dei voli nazionali. L'Aeroporto Cristoforo Colombo ha comunque confermato il piano di ammodernamento e ampliamento dello scalo. Gli interventi includono il rifacimento della pista e la realizzazione di un nuovo impianto di gestione dei bagagli da stiva (entrambi completati), così come l'ampliamento dell'aerostazione, che ha preso il via a fine 2021. Il totale degli investimenti previsti è di circa 29 milioni di euro, di cui 11,3 milioni stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Altri 5 milioni sono stati stanziati da Regione Liguria con risorse del Fondo strategico regionale. «L'aeroporto di Genova, come il porto, ha iniziato da alcuni anni un percorso di crescita e rafforzamento competitivo purtroppo condizionato negativamente dai noti eventi degli ultimi anni - dichiara Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - I dati di bilancio e di traffico che la società aeroportuale presenta oggi confermano la capacità di reazione e la sana gestione aziendale. Durante la pandemia abbiamo deciso di accelerare sui lavori di riqualificazione e ampliamento sia della pista che dell'aerostazione con l'obiettivo di superare i vincoli di capacità preesistenti. I lavori già realizzati e quelli in corso ci faranno trovare pronti quando anche il traffico internazionale tornerà ai livelli del 2019 e oltre». I vertici dell'aeroporto hanno presentato oggi una nuova area imbarchi di circa 300 metri quadrati, dotata di due gate e che potrà ospitare fino a 200 passeggeri. Progettata interamente in house e costruita nel giro di alcuni mesi, la nuova area imbarchi entrerà in funzione sabato per servire i crescenti flussi di passeggeri in partenza dallo scalo. 1 di 4 «I risultati economici dell'azienda dimostrano gli sforzi fatti per superare il periodo di pandemia, che ha visto un pesante impatto sul traffico aereo. Lavoriamo senza sosta per riagganciare il percorso di sviluppo che ci aveva portato a essere il primo aeroporto italiano per crescita nel 2018 e a superare per la prima volta la soglia di un milione e mezzo di passeggeri nel 2019 - commenta Paolo



Aeroporto di Genova, bilancio 2021 in attivo. Nuova sala imbarchi in funzione dal 25 giugno

Il bilancio del Cristoforo Colombo si chiude con un utile dopo imposte pari a 872.432 euro. Presentata oggi, dopo l'assemblea dei soci, la nuova sala imbarchi con 2 gate

L'Aeroporto di Genova ha archiviato un 2021 ancora segnato dall'emergenza pandemica e dalle sue ripercussioni sui trasporti aerei. L'assemblea dei soci ha approvato il bilancio 2021 che si chiude con un utile dopo imposte di 872.432 euro.

Un risultato reso possibile dal ristoro statale di 3,8 milioni di euro a copertura dei danni Covid nel periodo marzo-giugno 2020, dal contenimento dei costi, anche attraverso il ricorso alla cassa integrazione per l'intero anno, e da crediti per imposte anticipate.

Nel 2021 il traffico da e per l'Aeroporto di Genova ha registrato una ripresa, con il dato sulla movimentazione dei passeggeri ancora inferiore a quello del 2019 (-60%). A pesare è ancora e soprattutto il calo di traffico internazionale (-79%), contro il -44% dei voli nazionali.

L'Aeroporto Cristoforo Colombo ha comunque confermato il piano di ammodernamento e ampliamento dello scalo. Gli interventi includono il rifacimento della pista e la realizzazione di un nuovo impianto di gestione dei bagagli da stiva (entrambi completati), così come l'ampliamento dell'aerostazione, che ha preso il via a fine 2021.

Il totale degli investimenti previsti è di circa 29 milioni di euro, di cui 11,3 milioni stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Altri 5 milioni sono stati stanziati da Regione Liguria con risorse del Fondo strategico regionale.

«L'aeroporto di Genova, come il porto, ha iniziato da alcuni anni un percorso di crescita e rafforzamento competitivo purtroppo condizionato negativamente dai noti eventi degli ultimi anni - dichiara Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - I dati di bilancio e di traffico che la società aeroportuale presenta oggi confermano la capacità di reazione e la sana gestione aziendale.

Durante la pandemia abbiamo deciso di accelerare sui lavori di riqualificazione e ampliamento sia della pista che dell'aerostazione con l'obiettivo di superare i vincoli di capacità preesistenti. I lavori già realizzati e quelli in corso ci faranno trovare pronti quando anche il traffico internazionale tornerà ai livelli del 2019 e oltre».

I vertici dell'aeroporto hanno presentato oggi una nuova area imbarchi di circa 300 metri quadrati, dotata di due gate e che potrà ospitare fino a 200 passeggeri. Progettata interamente in house e costruita nel giro di alcuni mesi, la nuova area imbarchi entrerà in funzione sabato per servire i crescenti flussi di passeggeri in partenza dallo scalo.

1 di 4 «I risultati economici dell'azienda dimostrano gli sforzi fatti per superare il periodo di pandemia, che ha visto un pesante impatto sul traffico aereo. Lavoriamo senza sosta per riagganciare il percorso di sviluppo che ci aveva portato a essere il primo aeroporto italiano per crescita nel 2018 e a superare per la prima volta la soglia di un milione e mezzo di passeggeri nel 2019 - commenta Paolo

Il bilancio del Cristoforo Colombo si chiude con un utile dopo imposte pari a 872.432 euro. Presentata oggi, dopo l'assemblea dei soci, la nuova sala imbarchi con 2 gate

L'Aeroporto di Genova ha archiviato un 2021 ancora segnato dall'emergenza pandemica e dalle sue ripercussioni sui trasporti aerei. L'assemblea dei soci ha approvato il bilancio 2021 che si chiude con un utile dopo imposte di 872.432 euro.

Un risultato reso possibile dal ristoro statale di 3,8 milioni di euro a copertura dei danni Covid nel periodo marzo-giugno 2020, dal contenimento dei costi, anche attraverso il ricorso alla cassa integrazione per l'intero anno, e da crediti per imposte anticipate.

Nel 2021 il traffico da e per l'Aeroporto di Genova ha registrato una ripresa, con il dato sulla movimentazione dei passeggeri ancora inferiore a quello del 2019 (-60%). A pesare è ancora e soprattutto il calo di traffico internazionale (-79%), contro il -44% dei voli nazionali.

L'Aeroporto Cristoforo Colombo ha comunque confermato il piano di ammodernamento e ampliamento dello scalo. Gli interventi includono il rifacimento della pista e la realizzazione di un nuovo impianto di gestione dei bagagli da stiva (entrambi completati), così come l'ampliamento dell'aerostazione, che ha preso il via a fine 2021.

Il totale degli investimenti previsti è di circa 29 milioni di euro, di cui 11,3 milioni stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Altri 5 milioni sono stati stanziati da Regione Liguria con risorse del Fondo strategico regionale.

«L'aeroporto di Genova, come il porto, ha iniziato da alcuni anni un percorso di crescita e rafforzamento competitivo purtroppo condizionato negativamente dai noti eventi degli ultimi anni - dichiara Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - I dati di bilancio e di traffico che la società aeroportuale presenta oggi confermano la capacità di reazione e la sana gestione aziendale.

Durante la pandemia abbiamo deciso di accelerare sui lavori di riqualificazione e ampliamento sia della pista che dell'aerostazione con l'obiettivo di superare i vincoli di capacità preesistenti. I lavori già realizzati e quelli in corso ci faranno trovare pronti quando anche il traffico internazionale tornerà ai livelli del 2019 e oltre».

I vertici dell'aeroporto hanno presentato oggi una nuova area imbarchi di circa 300 metri quadrati, dotata di due gate e che potrà ospitare fino a 200 passeggeri. Progettata interamente in house e costruita nel giro di alcuni mesi, la nuova area imbarchi entrerà in funzione sabato per servire i crescenti flussi di passeggeri in partenza dallo scalo.

1 di 4 «I risultati economici dell'azienda dimostrano gli sforzi fatti per superare il periodo di pandemia, che ha visto un pesante impatto sul traffico aereo. Lavoriamo senza sosta per riagganciare il percorso di sviluppo che ci aveva portato a essere il primo aeroporto italiano per crescita nel 2018 e a superare per la prima volta la soglia di un milione e mezzo di passeggeri nel 2019 - commenta Paolo

Odone , presidente dell' Aeroporto di Genova - Grazie ai buoni rapporti con le compagnie aeree abbiamo già visto un notevole incremento delle rotte, che intendiamo ovviamente proseguire per garantire alla Liguria la connettività aerea necessaria allo sviluppo dell' economia e del turismo. Grazie al supporto della Regione Liguria e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale abbiamo confermato il piano di ampliamento e ammodernamento che darà ai liguri un nuovo aeroporto. Per finiture, colori e scelte architettoniche, la nuova sala imbarchi che presentiamo oggi è un primo assaggio della futura aerostazione. Dopo il nuovo **sistema** bagagli e il rifacimento della pista, questo è il primo passo verso il nuovo Genova City Airport». «Il nostro aeroporto prosegue il percorso iniziato per diventare un hub sempre più strategico non solo per la Liguria, ma anche per le regioni limitrofe - commenta il sindaco di Genova, Marco Bucci - Grazie agli investimenti che derivano dal Piano Straordinario per il Porto, possiamo contare su finanziamenti importanti che si stanno traducendo in realtà. La nuova sala imbarchi rappresenta un piccolo intervento in grado di migliorare notevolmente l' esperienza dei viaggiatori. L' atterraggio a Genova è stato classificato come uno dei più affascinanti al mondo: il lavoro che è stato fatto e che proseguirà in futuro, punta ad offrire anche una struttura sempre più all' avanguardia, con servizi di alto livello, migliorando sempre di più l' esperienza del viaggio nella nostra città». Nel frattempo arrivano buone notizie sul fronte della ripresa del traffico passeggeri. Se dal 1° gennaio al 15 giugno di quest' anno il numero di passeggeri è inferiore del 28% rispetto allo stesso periodo del 2019, la differenza scende al 17% se si considera il periodo 1° maggio - 15 giugno: un segnale di ripresa dell' attività sia per numero di voli sia per numero di passeggeri in arrivo e in partenza. Considerando il solo traffico nazionale, si ha addirittura un dato positivo, con il +10% di passeggeri rispetto al corrispondente mese di maggio e alla prima metà di giugno 2019 . Più lenta invece la ripresa del traffico internazionale, che in questi mesi ha però visto l' annuncio di importanti novità (Manchester, Bruxelles, Bucarest), cui si aggiungeranno nuove rotte nelle prossime settimane (Londra Gatwick con Vueling dal 3 luglio, Alghero e Olbia con Ita Airways dal 30 luglio, Dublino e Cagliari con Ryanair dal 30 ottobre). «L' aumento dei passeggeri legati alle rotte nazionali è sicuramente un elemento incoraggiante, che certifica la ripresa dei transiti attraverso il nostro aeroporto - ha spiegato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - Ora, dopo aver messo all' angolo il Covid e grazie alle nuove rotte che si aggiungeranno nelle prossime settimane, siamo convinti che il traffico dei viaggiatori sia destinato ad aumentare anche sulle rotte internazionali. La Regione, con 5 milioni di euro stanziati dal Fondo Strategico regionale, ha offerto un contributo significativo per rendere l' aeroporto di Genova sempre più efficiente, bello, ma anche funzionale per chi parte e chi arriva in Liguria. Quella che stiamo vivendo è la stagione della ripartenza, non solo per l' economia ma anche per il turismo: lo hanno dimostrato i dati degli ultimi mesi e le previsioni per l' estate, da tutto esaurito. La Liguria è pronta ad accogliere a braccia aperte chi, dal resto d' Italia e dall' estero, deciderà di trascorrere qui le proprie vacanze, servendosi dell' aereo per raggiungere il nostro territorio per poi raggiungere magari le mete più

ambite, come Portofino o le Cinque Terre o la nostra bellissima riviera di Ponente».

La nave scuola romena Mircea arriva domani nel porto di Genova, è visitabile il 23 e il 24 giugno

Orario 10 -13 e 16 -19

La nave scuola Mircea ha lasciato il porto militare di Costanza, Romania, il 6 giugno, nella seconda marcia di addestramento internazionale di quest' anno, una missione dedicata al compimento, nel 2022, di 150 anni di istruzione navale romena. A bordo della nave ci sono 100 allievi militari romeni e stranieri che eseguiranno la loro formazione per circa due mesi. Mircea, il veliero simbolo della Marina Militare Romena, approderà al porto di Genova dal 22 al 25 di giugno. A Genova il veliero romeno parteciperà alla Rotta Iacobus Maris, dove rappresenterà e promuoverà le tradizioni marittime delle Forze Navali Romene. La nave scuola potrà essere visitata gratuitamente nel porto di Genova il 23 e il 24 giugno, nell' orario 10-13 e 16-19. Ioana Gheorghias, console generale di Romania a Torino La Romania ha partecipato al meeting del corpo consolare genovese organizzato stamattina al Palazzo della Borsa di Genova per favorire l' interscambio e la ripresa dei contatti all' indomani della pandemia, attraverso oltre 150 incontri business to business dedicati alle aziende liguri e non solo al quale hanno partecipato oltre una trentina di organizzazioni consolari. Il paese, interessato a incrementare lo sviluppo dell' interscambio economico con l' Italia e la Liguria, presenta uno dei regimi fiscali d' Europa più favorevoli allo sviluppo del business con Ires al 16% (Italia 24%) e imposta sui dividendi al 5% (Italia 26%). L' Italia è il secondo partner commerciale della Romania (nel 2020 il commercio totale bilaterale è stato di 13,86 miliardi, nel 2019 15,64%). Nel 2021 erano attive in Romania 23.200 imprese a capitale italiano. Secondo i dati del Registro nazionale per il commercio, al 31 dicembre 2020 il maggior contributo di sottoscrizione di capitale da parte delle imprese italiane è stato nel settore estrattivo e manifattura (42%), in quello dell' elettricità, del gas e dell' acqua (28%) e nei servizi finanziari e assicurazioni (8,7%). Il porto romeno di Costanza è il più grande e profondo del Mar Nero.



"Entro marzo 2023 cantieri tunnel subportuale e Fontanabuona"

"Appena fatta la giunta, mi dedicherò anche alla Gronda - aggiunge Bucci, facendo il punto sulle grandi opere attese dal territorio - mentre sulla nuova diga non vedo problemi"

Stanno partendo gli iter del tunnel subportuale di Genova e di quello della Fontanabuona: ad annunciarlo, il sindaco di Genova Marco Bucci. "Tutti e due sono al ministero per l'approvazione, mi aspetto che nei primi tre mesi del 2023 si aprano tutti e due i cantieri, mentre i bandi di gara saranno in autunno" ha aggiunto il primo cittadino martedì mattina a margine di un evento del corpo consolare. "Appena fatta la giunta, mi dedicherò anche alla Gronda - aggiunge Bucci, facendo il punto sulle grandi opere attese dal territorio - mentre sulla nuova diga non vedo problemi: ognuno spinge dalla propria parte, ma abbiamo sempre fatto tutto e lo faremo anche in questo caso". Il progetto del tunnel della Val Fontanabuona Un'opera da 230 milioni di euro con un nuovo svincolo sull'autostrada A12 e una rampa lunga 5,6 chilometri in gran parte sotterranea con due gallerie per collegare la costa del Tigullio con il suo entroterra, a Moconesi, con il fine lavori previsto tra il 2028 e il 2029: questo il progetto definitivo del Tunnel della Val Fontanabuona predisposto da Autostrade per l'Italia. Il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo completo che si innesta sull'Autostrada A12 nel tratto compreso tra le gallerie esistenti Giovanni Maggio e Casalino, con rampe di immissione/uscita sia in direzione Genova sia in direzione Livorno. Il collegamento vero e proprio tra la costa ligure e la Val Fontanabuona sarà una rampa di circa 5,6 km, con sviluppo principalmente in sotterraneo attraverso la realizzazione delle gallerie Caravaggio e Fontanabuona di lunghezza rispettivamente pari a 2093 e 2583 metri. Il tunnel subportuale e Renzo Piano Il progetto del tunnel sotto il porto, secondo il primo cittadino, renderebbe poi inutile la sopraelevata, che potrebbe essere abbattuta, almeno in parte. "L'idea finale - aveva spiegato Bucci ai cittadini - è quella di avere un percorso unico che parta da Vernazzola, passi da Boccadasse e arrivi fino alla Lanterna, tutto percorribile a piedi o in bicicletta, passando anche dal Porto Antico. Il punto più complesso è collegare il waterfront di levante al Porto Antico, perché poi fino alla Lanterna c'è già la ciclabile, almeno per tre quarti isolata e in un punto un po' mischiata con la strada. Entra quindi in gioco il progetto del tunnel sotto il porto, che parta dall'uscita di Genova Ovest e arrivi fino a viale Brigate Partigiane. In questo modo non avremmo più bisogno della sopraelevata per il traffico". A disegnare il parco attorno alla Lanterna lo studio dell'archistar genovese Renzo Piano. La diga Per quanto riguarda la diga di Genova, invece, la preoccupazione è che la manifestazione di interesse possa andare deserta a causa dell'aumento dei costi delle materie prime. Su questo punto è intervenuto il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, sempre martedì mattina a margine dell'evento del corpo consolare: "Il tema dell'aumento dei costi c'è e non solo sulla diga



Genova Today

Genova, Voltri

foranea, e sta rallentando e rendendo complicata l'apertura di centinaia di cantieri nel nostro Paese, dato l'aumento dei prezzi. Ma mi aspetto che per la diga di Genova ci siano manifestazioni di interesse. Le aziende che riterranno di non partecipare, ne hanno legittimo diritto, ma non penso che il bando andrà deserto. Ma poi l'aumento dei prezzi non durerà in eterno: il governo è già intervenuto, occorre fare un sacrificio da ogni lato, sia da quello della stazione appaltante sia da chi si aggiudica l'appalto".

Il sommergibile Nazario Sauro va (temporaneamente) a La Spezia: era a Genova dal 2009

Il mezzo, chiuso al pubblico dallo scorso 13 giugno per permettere le operazioni di sigillo e messa in sicurezza del battello, sarà nuovamente visitabile a partire da metà luglio

È partito questa mattina (martedì 21 giugno) con una manovra spettacolare nella Darsena di **Genova**, il sommergibile Nazario Sauro alla volta dell'arsenale di La Spezia, dove verranno effettuati dei lavori di ripristino del natante. Il sommergibile era a **Genova** dal 2009 ma l'assenza sarà breve: il mezzo, chiuso al pubblico dallo scorso 13 giugno per permettere le operazioni di sigillo e messa in sicurezza del battello, sarà nuovamente visitabile a partire da metà luglio. Fino ad allora i visitatori del Galata Museo del Mare, acquistando il biglietto d'ingresso al Museo, avranno accesso al nuovo Museo delle Migrazioni Italiane allestito alla vicina Commenda di San Giovanni in Prè. Trainato dai rimorchiatori del **Porto di Genova**, una volta arrivato nel bacino dell'Arsenale della Marina Militare di La Spezia, S 518 verrà liberato dalle incrostazioni che si sono accumulati in dieci anni nelle acque della Darsena; ripitturato nel rispetto delle specifiche storiche della Marina Militare e dotato di un sistema di protezione catodica contro le correnti galvaniche che attaccano i natanti in acqua, provocando la corrosione dello scafo. Particolare cura sarà dedicata alla pulizia dell'elica in bronzo.

Oltre la ripittura sarà l'occasione per eseguire alcuni piccoli lavori di carpenteria, sempre nello spirito di conservazione della storicità del mezzo. I lavori di restauro costeranno quasi 140 mila euro e saranno sostenuti dal Mu.MA, Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni. I soggetti coinvolti per la movimentazione e il trasferimento sono: Promotori Musei Mare per coordinamento e organizzazione; Studio Tecnico Lonoce per supervisione e supporto tecnico; Cambiaso Rizzo per sostegno logistico e tavoli tecnici, sia a **Genova** sia a Spezia; San Giorgio del **Porto** per i cavi di ormeggio e ancoraggio del battello, Rimorchiatori Riuniti **Genova** per rimorchio dal sito attuale all'ormeggio provvisorio presso Cantiere Mariotti e ritorno; Cantiere Mariotti per il "prestito" dell'ormeggio provvisorio; Corporazione Piloti di **Genova** per il pilotaggio fino all'ormeggio provvisorio e poi fino all'uscita del **porto** e ritorno; Ormeggiatori di **Genova** per le operazioni di ormeggio; Oromare per il rimorchio d'altura fino alla Spezia e ritorno; Rimorchiatori Spezzini per il rimorchio dall'imboccatura all'Arsenale MM e ritorno; Piloti della Spezia per il pilotaggio dall'imboccatura del **porto** alla banchina Arsenale e ritorno. S 518 Nazario Sauro: la vita dal varo fino ai giorni nostri. Ecco le principali tappe della vita dell'S 518 Nazario Sauro, dal varo all'apertura al pubblico come il più grande sommergibile italiano e prima nave museo visitabile in acqua: 9 ottobre 1976 - Il varo Costruito da Fincantieri nei cantieri di Monfalcone, l'S 518 Nazario Sauro è il capostipite della prima serie dei sommergibili della classe Sauro. 12 febbraio 1980 - L'entrata in servizio Entra in servizio



Genova Today

Genova, Voltri

alla Marina Militare come sommergibile d' attacco a semplice scafo a propulsione convenzionale diesel-elettrica dalle buone prestazioni operative. Con una lunghezza di 63,8 metri, una larghezza di 6,8, un dislocamento di 1460 tonnellate in superficie, il sommergibile poteva raggiungere una velocità massima di 12 nodi in superficie e di 20 in immersione ad un massimo di 300 metri di profondità. 1° maggio 2002 - Il disarmo Dopo oltre vent' anni di servizio, viene ammainata la bandiera di combattimento. Il natante rimane a disposizione delle Forze Armate fino al 7 giugno 2005, data in cui viene radiato. Marzo 2008 - L' inizio della musealizzazione: in cantiere a La Spezia per il ripristino Sotto la supervisione del Direttore del Mu.MA Pierangelo Campodonico, curatore dell' intero progetto, il sommergibile viene trasferito nell' Arsenal militare di La Spezia per i lavori di ripristino e messa in sicurezza - preliminari alla musealizzazione - effettuati da Fincantieri e della durata complessiva di 18 mesi. Con l' obiettivo di non volerne snaturare l' essenza - che è proprio l' elemento di maggiore attrattiva - i lavori vengono effettuati in modo da lasciare la configurazione più inalterata possibile. I lavori terminano il 15 settembre 2009. 18 settembre 2009 - Il trasferimento da La Spezia a **Genova** All' alba, il sommergibile S 518 Nazario Sauro lascia l' Arsenal di La Spezia per partire per una nuova missione: diventare la prima nave-museo in Italia visibile in acqua, ampliando così il percorso espositivo del Galata Museo del Mare, il più grande Museo Marittimo del Mediterraneo punta di diamante del circuito Mu.MA. Il trasferimento dall' Arsenal di Spezia a **Genova** è stato organizzato dall' Associazione Promotori Musei del Mare onlus, che ha coordinato un pool di sponsor tra cui Oromare, Rimorchiatori Riuniti, il Gruppo Antichi Ormeggiatori che ha consentito di realizzare un' impresa straordinaria. 26 settembre 2009 - L' arrivo in darsena Ultima tappa del viaggio verso la nuova missione, è l' approdo nell' area della Darsena. Dopo gli ultimi lavori presso i cantieri Mariotti, con una manovra spettacolare e particolarmente difficile compiuta dal Corpo Piloti del **Porto** di **Genova** e i mooring men del Gruppo Antichi Ormeggiatori, il natante raggiunge lo specchio acqueo antistante il Galata Museo del Mare. Ad attenderlo in banchina le autorità nazionali e cittadine con il pubblico in festa. 28 maggio 2010 - I festeggiamenti e l' inaugurazione del Galata Open Air Museum Grande spettacolo serale aperto alla città per festeggiare il Nazario Sauro. Il sommergibile costituisce un' importante apertura del Galata Museo del Mare verso l' esterno e la città in un' area ulteriormente arricchita con elementi storici caratterizzanti la vita in **porto**: due gru, una a mano di ghisa e la seconda elettrica, il recupero della piattaforma ferroviaria, garitte doganali, imbarcazioni ed elementi di carico, la razionalizzazione delle attrezzature da diporto, oltre all' inserimento di elementi di arredo urbano composti da panchine e pannelli espositivi. Galata Open Air Museum. Tra sons et lumières ed effetti pirotecnici l' emozionante danza volante di un "angelo" trasforma il Nazario Sauro in uno strumento di pace. 29 maggio 2010 - L' apertura al pubblico Il più grande sommergibile italiano visitabile in acqua apre le porte al pubblico per un' immersione coinvolgente e interattiva. Il pubblico può così vivere una nuova esperienza edutainment legata al tema della storia della navigazione e della cultura, proposta in maniera unica, coinvolgente e focalizzata sull' emozione

Genova Today

Genova, Voltri

di imparare divertendosi. Un pre-show multimediale e interattivo dentro al Museo, permette di capire, prima di entrare nel sommergibile, la dura vita dei marinai a bordo, di simulare navigazione a fondo mare ed in superficie e di percepire meglio l'emozione che si proverà entrando dentro al Nazario Sauro.

Genova Today

Genova, Voltri

A Genova una 'regina' del mare, due giorni di visite gratuite

L'ambasciata di Romania ha annunciato l'arrivo in Italia della nave scuola Mircea, attesa sotto la lanterna il 23 e 24 giugno

Mircea, il veliero simbolo della Marina Militare romena, approderà al **porto** di **Genova** dal 22 al 25 di giugno. A **Genova** il veliero romeno parteciperà alla Rotta Iacobus Maris, dove rappresenterà e promuoverà le tradizioni marittime delle Forze Navali Romene. La nave scuola può essere visitata gratuitamente nel **porto** di **Genova** il 23 e il 24 giugno, nell'orario 10-13 e 16-19. A bordo della nave ci sono 100 allievi militari romeni e stranieri, che eseguiranno la loro formazione per circa due mesi. La nave scuola Mircea ha lasciato il **porto** militare di Costanza, Romania, il 6 giugno, nella seconda marcia di addestramento internazionale di quest'anno, una missione dedicata al compimento, nel 2022, di 150 anni di istruzione navale romena.



Aeroporto: bilancio 2021 positivo e nuova area partenze

Inaugurata la nuova area imbarchi dell' aeroporto e approvato il bilancio 2021 che si chiude con un utile di 800mila euro. In ripresa il traffico passeggeri, in crescita quello nazionale, più a rilento quello internazionale, che potrà contare su nuove rotte

Giornata di novità per lo scalo aeroportuale genovese, questa mattina infatti è stato approvato il bilancio 2021 dell' ente gestore dell' aeroporto, che si è chiuso con segno positivo, ed è stata presentata la nuova area imbarchi di circa 300 metri quadrati, dotata di due gate, che potrà ospitare fino a 200 passeggeri. Alla presentazione della nuova sala partenze per i voli Shenghen era presente anche il sindaco di Genova Marco Bucci, fresco di rielezione, che ha commentato così la nuova opera: "Per il futuro credo che sarebbe importante, per un city airport come quello di Genova, avere un collegamento diretto con tutte le capitali europee, magari non tutti i giorni ma almeno una volta alla settimana, questa deve essere la dimensione dell' aeroporto di Genova, destinazioni europee e città italiane più distanti di 500 chilometri". La struttura è stata progettata interamente dalla stessa società aeroportuale ed è stata realizzata nel giro di pochi mesi, la nuova area imbarchi entrerà in funzione il 25 giugno 2022 e permetterà di far fronte ai crescenti flussi di passeggeri in partenza dallo scalo. Bilancio in attivo nonostante la pandemia L' assemblea dei soci Aeroporto di Genova S.p.A. ha approvato il Bilancio

2021 con un utile pari a 872.432 euro, a cui ha contribuito però anche il ristoro statale di 3,8 milioni di euro a copertura dei danni Covid nel periodo marzo-giugno 2020. Positivo anche l' impatto sui conti del contenimento dei costi, anche attraverso il ricorso alla cassa integrazione per l' intero anno, e dei crediti per imposte anticipate. Nel 2021 il traffico da e per l' Aeroporto di Genova è cresciuto rispetto al 2020, ma è ancora inferiore del 60% rispetto ai numeri fatti registrare nel 2019, prima delle restrizioni per la pandemia. Particolarmente pesante il calo del traffico internazionale, crollato del 79% rispetto al 2019. Prosegue il piano di ammodernamento dei terminal L' inaugurazione della nuova sala imbarchi fa parte del piano di ammodernamento e ampliamento dell' aeroporto che ha preso il via nel 2021. Il progetto è finanziato con un fondo di 29 milioni di euro, di cui 11,3 milioni sono stati stanziati dall' **Autorità portuale** del mar ligure occidentale e 5 milioni da Regione Liguria con risorse del Fondo strategico regionale. Un 2022 di ripresa per traffici e rotte Incoraggianti i dati del traffico passeggeri riferito a questo primo semestre del 2022, infatti dal 1° gennaio al 15 giugno di quest' anno il numero di passeggeri in transito fa segnare un -28% rispetto allo stesso periodo del 2019, la differenza scende al 17% se si considera il periodo 1° maggio - 15 giugno. Se si prende in considerazione il solo traffico nazionale, il dato dei passeggeri in transito rispetto al 2019 è invece positivo con un incremento del traffico pari al 10%. Ancora lenta la ripresa del traffico internazionale che potrebbe



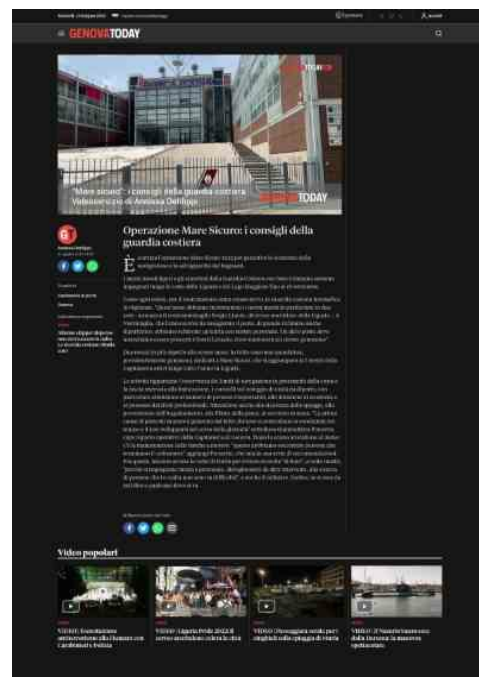
Genova Today

Genova, Voltri

però beneficiare dei nuovi collegamenti con Manchester, Bruxelles e Bucarest a cui si aggiungeranno nuove rotte nelle prossime settimane: Londra Gatwick con Vueling dal 3 luglio Alghero e Olbia con Ita Airways dal 30 luglio Dublino e Cagliari con Ryanair dal 30 ottobre Proprio sull' andamento del traffico passeggeri è intervenuto il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, presente all' inaugurazione dei nuovi spazi dello scalo, che ha dichiarato: "L' aumento dei passeggeri legati alle rotte nazionali è sicuramente un elemento incoraggiante, che certifica la ripresa dei transiti attraverso il nostro aeroporto. Ora, dopo aver messo all' angolo il Covid e grazie alle nuove rotte che si aggiungeranno nelle prossime settimane, siamo convinti che il traffico dei viaggiatori sia destinato ad aumentare anche sulle rotte internazionali".

Operazione Mare Sicuro: i consigli della guardia costiera

È scattata l'operazione Mare Sicuro 2022 per garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dei bagnanti. I mezzi navali liguri e gli elicotteri della Guardia Costiera con base a Sarzana saranno impegnati lungo le coste delle Liguria e del Lago Maggiore fino al 18 settembre. Come ogni estate, per il trentunesimo anno consecutivo, la Guardia costiera intensifica la vigilanza. "Quest'anno abbiamo incrementato i nostri mezzi in particolare in due aree - annuncia il contrammiraglio Sergio Liardo, direttore marittimo della Liguria - A Ventimiglia, che l'anno scorso ha inaugurato il **porto**, di grande richiamo anche diportistico, abbiamo schierato un'unità con nostro personale. Un altro posto dove intendiamo essere presenti è Sestri Levante, dove stazionerà un nostro gommone". Due mezzi in più rispetto allo scorso anno. In tutto sono una quindicina, prevalentemente gommoni, dedicati a Mare Sicuro, che si aggiungono ai 7 mezzi della Capitaneria attivi lungo tutto l'anno in Liguria. Le attività riguardano l'osservanza dei limiti di navigazione in prossimità della costa e la fascia riservata alla balneazione, i controlli sul noleggio di unità da diporto, con particolare attenzione al numero di persone trasportabili, alle dotazioni di sicurezza e al possesso dei titoli professionali. Attenzione anche alla sicurezza delle spiagge, alla prevenzione dell'inquinamento, alla filiera della pesca, al soccorso in mare. "La prima causa di pericolo in mare è generata dal fatto che non si controllano le condizioni del tempo e il loro svilupparsi nel corso della giornata" sottolinea Giambattista Ponzetto, capo reparto operativo della Capitaneria di Genova. Dopo la scarsa attenzione al meteo c'è la manutenzione delle barche a motore: "spesso dobbiamo soccorrere persone che terminano il carburante" aggiunge Ponzetto, che lancia una serie di raccomandazioni. Fra queste, lasciare accesa la radio di bordo per evitare ricerche "al buio", a volte inutili, "perché si impegnano mezzi e personale, distogliendoli da altri interventi, alla ricerca di persone che in realtà non sono in difficoltà", e anche il cellulare. Inoltre, se si esce da soli dire a qualcuno dove si va.



Guardia Costiera, partita l' operazione "Mare Sicuro 2022/ La gallery

Dal 18 giugno fino al 18 settembre sarà intensificata la vigilanza sulle attività balneari e diportistiche

Redazione

Genova - Dal 18 giugno fino al prossimo 18 settembre la Guardia costiera intensifica la vigilanza sulle attività balneari e diportistiche. E' giunta alla 31^a edizione l' operazione 'Mare Sicuro 2022' : i mezzi navali liguri e gli elicotteri della Guardia costiera di base a Sarzana saranno impiegati lungo le coste della regione e del Lago Maggiore per 'vigilare sul regolare svolgimento di tutte le attività ludiche, ricreative e commerciali legate agli specchi acquei, nonché per assicurare la tutela degli ecosistemi marini e lacustri', si legge nella nota stampa. I pattugliamenti saranno così programmati secondo una metodologia 'mare-terra' - ossia con l' impiego concomitante di mezzi navali e terrestri lungo direttrici parallele - così da garantire l' osservanza dei limiti di navigazione in prossimità della costa e la salvaguardia della fascia riservata alla balneazione. Inoltre si lavorerà per sensibilizzare i centri diving sul rispetto delle regole di sicurezza . Tra le altre attività anche il contrasto dell' abusivismo nel settore dell' uso commerciale delle unità da diporto .



Ship Mag

Genova, Voltri

Voci di cessione a Msc, Spinelli smentisce: "Nessuna trattativa"

Spinelli nega la trattativa per la cessione del terminal a Msc. Il colosso di Ginevra continua nel piano di espansione del gruppo.

Leonardo Parigi

Genova - Voci di banchina si rincorrono: Spinelli sarebbe in trattativa avanzata con Msc per cedere una quota del terminal di **Genova**. "Non è assolutamente vero" spiega Roberto Spinelli, numero uno del gruppo contattato da ShipMag. Che il colosso di Ginevra sia interessato ad espandersi ulteriormente nello scalo genovese, è un dato di fatto. Tanto che il gruppo di Gianluigi Aponte è ormai accostato a diversi terminal all'ombra della Lanterna. Compreso il Sech e un'eventuale alleanza con Psa. Gli imprenditori genovesi smentiscono anche se è possibile che le voci siano generate dall'imminente uscita del fondo inglese che ha accompagnato Spinelli negli ultimi anni. Non solo **Genova**: Msc da sempre è interessata ad acquisire una posizione sempre più importante nello scalo di Livorno e manca solo il Tdt (del gruppo Gip, capitanato da Giulio Schenone, deus ex machina del terminal Psa a Pra'), la principale banchina container del porto toscano.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Il caro-noli e la rotta con il Medio Oriente trainano i risultati di Messina

Il gruppo armatoriale genovese ha appena approvato il bilancio 2021 con ricavi schizzati a 333 milioni e un utile netto di 35,8 milioni

Complice anche, e soprattutto, l'aumento dei noli per il trasporto di container e un incremento dei carichi rotabili trasportati, nell'esercizio appena trascorso (2021) il gruppo Ignazio Messina & C. ha chiuso il proprio bilancio con ricavi in aumento a 333 milioni di euro (dai 263 di un anno prima), un Ebitda in salita a 88,2 milioni (dai 34 del 2020), un Ebit positivo per 46,1 milioni (era negativo per 4,2 milioni dodici mesi prima) e un utile netto di 35,8 milioni di euro (in calo rispetto al profitto di quasi 112 milioni nel 2020). Il risultato del 2020 risultava però 'drogato' dall'accordo di risanamento finanziario con le banche (con stralcio parziale del debito per 250 milioni, ingresso di Marininvest al 49% e conferimento di quattro navi alla newco Ro Ro Italia controllata al 51% da Msc) firmato nel 2020 e grazie al quale il bilancio aveva beneficiato di effetti positivi pari a 117,8 milioni di euro. 'Il notevole incremento dei ricavi è conseguenza, oltre a un aumento del 3,6% delle quantità trasportate, dell'impennata dei prezzi del trasporto marittimo iniziata nel 2020 e continuata per tutto il 2021 a causa degli effetti che la pandemia ha riversato sulla logistica intermodale' spiega il bilancio della shipping company genovese. Lo spaccato dei ricavi mostra come 281 milioni su 333 siano entrate derivanti da noli marittimi, mentre 16 milioni provengono da controstallie, 18,2 milioni da trasporti terrestri e 9,8 milioni da noleggi attivi di naviglio proprio. Nel corso dell'anno passato il nolo medio per Messina è salito del 82%, da 801 a 1.461 euro per Teu, e nei primi mesi del 2022 'si è registrato un ulteriore miglioramento della performance economica della società' grazie al fatto che 'i livelli di prezzo sono ulteriormente cresciuti' per i trasporti marittimi. L'azienda aggiunge che 'la diffusione in corso della variante Omicron del Covid ha aumentato il rischio di ulteriori interruzioni della supply chain globale, cosa che sembrerebbe mantenere i noli marittimi su livelli elevati anche per l'esercizio in corso'. Un fattore negativo sarà invece rappresentato dal 'previsto aumento del prezzo del combustibile sia a basso tenore di zolfo (Vlsfo) sia a elevato tenore di zolfo (Hsfo)' ma il relativo aumento di costi la compagnia è finora riuscita a ribaltarli sulla clientela. Nel corso del 2021 la Ignazio Messina & C. ha trasportato via mare 204.961 Teu, 104.726 metri lineari di carichi ro-ro e 14.012 tonnellate di merce varia generando ricavi per 322 milioni. La divisione terminalistica del gruppo (Imt Terminal nel porto di Genova) ha movimentato 189.516 Teu container, 97.076 metri lineari di ro-ro e 13.730 tonnellate di carichi break bulk producendo un fatturato di quasi 26 milioni. La divisione logistica del gruppo (trasporti terrestri, ferrovia e inland terminal) a sua volta ha contribuito con 18,5 milioni di euro di entrate ai risultati del gruppo. Interessante notare dal bilancio che, la business



Shipping Italy

Genova, Voltri

unit del trasporto marittimo, ha visto aumentare i volumi trasportati del 3,6% e il fatturato del 29,4% rispetto all' anno precedente. In termini quantitativi, però, le soddisfazioni maggiori sono arrivati dai ro-ro (che ha registrato una crescita del 18,5% grazie ad alcuni progetti speciali che erano mancati nel come ad esempio i trasporti da Marsiglia a Jeddah per la Dakar 2022) rispetto al traffico containerizzato (+1,4%). In termini invece di crescita del fatturato le soddisfazioni maggiori sono arrivate dal carico in uscita dall' area del Golfo Persico (estesa al subcontinente indiano) 'dove la società ha ripreso i propri servizi diretti a partire dal quarto trimestre. Tale trade continua a essere quello con le maggiori opportunità di sviluppo'. Sul servizio cosiddetto Middle Sast Trade Northbound dal 2020 al 2021 si è passati da un nolo medio pari a 929 dollari/Teu a 2.388 dollari/Teu. Purtroppo 'la società ha sofferto della mancanza di equipment per tutto il quarto quadrimestre, cosa che ha impedito di sfruttare al meglio le opportunità su alcuni mercati'. Con riferimento alla business unit portuale lmt terminal i volumi movimentati in banchina a **Genova** sono scesi da 246.484 a 189.516 Teu per i container e sono invece saliti da 89.946 a 97.076 metri lineari per i traffici rotabili con un fatturato che si è ridotto proporzionalmente alla riduzione dei volumi (-17,4%). Il costo del personale invece è salito di 8,9 milioni di euro (+8,75) mentre si è registrata una diminuzione del ricorso all' utilizzo di manodopera terza (-29,9%), 'frutto del continuo e progressivo processo di ottimizzazione delle risorse interne avviato negli ultimi anni'. A proposito infine della business unit intermodale del gruppo (che nel 2021 ha generato 18,6 milioni di ricavi), il bilancio rivela che le attività verso terzi si sono ridotte significativamente (da 6 a 2,2 milioni) come conseguenza in particolare di una riduzione delle attività per conto delle società del Gruppo Msc.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Msc World attesa Genova a inizio autunno per un primo test

La prima nave a Gnl di Msc Crociere ha completato le prime prove in mare ed è attesa dopo l'estate sotto la Lanterna per una prima prova d'ormeggio e transito con i nuovi fondali approfonditi. Float out anche per Euribia

Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato nel fine settimana due importanti traguardi per le prime due navi a gas naturale liquefatto della compagnia, entrambe attualmente in costruzione a Saint-Nazaire, Francia. A comunicarlo una nota della società: 'Msc World Europa ha completato con successo la sua prima serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, che comprendevano la verifica delle prestazioni dei motori della nave, la manovrabilità, il consumo di carburante, i sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto'. Nel frattempo, si è tenuto il float out di Msc Euribia che ora è stata spostata in un bacino di galleggiamento, ed entrerà a far parte della flotta di Msc Crociere nel giugno 2023. 'Msc ha investito 3 miliardi di euro in tre navi da crociera alimentate a Gnl e la costruzione della terza nave - World Class II-, presso il cantiere Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire, dovrebbe iniziare all'inizio del prossimo anno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo Msc, ha dichiarato: 'L'anno scorso abbiamo preso un importante impegno: raggiungere le zero emissioni di gas serra entro il 2050, guidando l'industria crocieristica sulla strada della decarbonizzazione. Msc World Europa e Msc Euribia giocheranno un ruolo fondamentale in questo percorso. Il Gnl è il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala, che riduce le emissioni in modo significativo e garantisce anche la compatibilità con future soluzioni di combustibili alternativi per le quali stiamo investendo attivamente in ricerca e sviluppo, compresa una cella a combustibile a ossidi solidi alimentata a Gnl a bordo della Msc World Europa. Se il Gnl bio o sintetico fosse oggi disponibile su larga scala, entrambe le nostre nuove navi potrebbero operare a emissioni nette zero sin dal primo giorno' ha concluso Pierfrancesco Vago. Secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, Msc World Europa dovrebbe fare alcuni test nel suo home port italiano, **Genova**, a inizio autunno (accertando anche le condizioni di approfondimento dei fondali oltre che lo spazio di manovra), dopodiché - prosegue la nota - 'farà il suo debutto nel Mar Arabico nell'inverno 2022/23. Msc World Europa nel marzo 2023 si dirigerà verso il Mar Mediterraneo per operare crociere di sette notti con scalo nei porti italiani di **Genova**, Napoli e Messina, oltre che a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. Msc Euribia, a partire da giugno 2023, trascorrerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa. Le due navi saranno dotate di sistemi di riduzione catalitica selettiva, connettività elettrica da terra a nave, sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue conformi al cosiddetto standard baltico, il più severo standard globale per lo smaltimento delle acque reflue in mare, sistemi di gestione



Shipping Italy

Genova, Voltri

del rumore irradiato sott' acqua per ridurre il potenziale impatto delle vibrazioni sui mammiferi marini, nonché un' ampia gamma di apparecchiature e sistemi ad alta efficienza energetica per ottimizzare l' uso dei motori'.

Shipping Italy

Genova, Voltri

In dirittura d'arrivo la cessione del 100% di Spinelli: Msc e Hapag Lloyd interessate

Il gruppo di Aponte è dato come probabile acquirente della società che nel 2021 ha assunto il controllo di Saimare e ha chiuso il bilancio con 20 milioni di utili

Il gruppo Spinelli pare essere sempre più vicino al passaggio in nuove mani. Lo riferiscono a SHIPPING ITALY diverse fonti finanziarie che dalla piazza milanese danno per prossima la cessione dell'azienda di autotrasporto e terminalismo portuale che dal 2015 è partecipata al 45% dal fondo d'investimenti Icon Infrastructure e controllata al 55% dalla famiglia Spinelli (dal padre Aldo e dal figlio Roberto) tramite Spininvest. Che l'azienda fosse da almeno un paio d'anni in vendita non è un mistero così come è cosa risaputa fra gli addetti ai lavori che Citibank era l'advisor incaricato dal fondo di trovare un acquirente dopo che Aldo Spinelli non ha esercitato la clausola che gli dava la possibilità di riacquisire il 10% della Spinelli Srl. Sempre secondo indiscrezioni al momento non confermate a rilevare il gruppo che controlla e opera il Genoa Port Terminal nel **porto** di **Genova** sarebbe il 'vicino di banchina' (con Terminal Bettolo) e socio (in Terminal Rinfuse **Genova**), vale a dire il Gruppo Msc di Gianluigi Aponte. Oltre al global carrier ginevrino da registrare anche il concreto interesse nei mesi scorsi espresso dalla compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd che del Genoa Port Terminal

è stato ed è tuttora uno dei clienti più importanti. Se questi rumour di mercato si riveleranno fondati per Msc si tratterà di un ulteriore, grosso salto in avanti nel controllo di accosti, metri quadrati e mezzi operativi nel **porto** di **Genova** e non solo nel capoluogo ligure. L'azienda presieduta da Aldo Spinelli oggi controlla, oltre al Genoa Port Terminal (più di 150.000 mq), anche il 55% del vicino Terminal Rinfuse **Genova**, il 51% dello spedizioniere e operatore doganale Saimare, dispone di 600 mezzi stradali di proprietà, organizza trasporti intermodali, detiene un 30% nel Salerno Container Terminal e controlla altre attività di magazzino tramite Centro Servizi Derna. A detta di tutti le performance finanziarie di Spinelli Srl sono da incorciare: nel 2021 l'azienda ha chiuso con un fatturato di 121 milioni di euro (dai 115 milioni del 2020), l'Ebitda è stato di 24 milioni (in crescita dai 17,3 milioni dell'anno prima) e l'utile netto di 20 milioni (dopo i 14,5 milioni di profitti del 2020). Come ogni anno da quando Icon Infrastructure è entrata nel capitale tutti gli utili sono stati distribuiti ai soci come dividendi. Sul tavolo delle negoziazioni per acquisire il suo gruppo, Spinelli non solo ha messo il valore attuale di un'azienda ben strutturata e affermata sul panorama italiano del terminalismo, della logistica e dell'autotrasporto di container ma anche la possibilità un domani, quando e se la nuova diga di **Genova** diventerà realtà, di disporre di un terminal che, una volta effettuati i riempimenti di calata Giaccone (Terminal Rinfuse **Genova**), calata Concenter e calata Inglese (carbonile Enel) e calata Massaua (genoa Port Terminal), garantirebbe accosti lineari e piazzali in grado di accogliere



Shipping Italy

Genova, Voltri

le grandi navi cargo di ultima generazione. Non a caso Aldo Spinelli è fin dal principio uno dei più grandi sostenitori del progetto della nuova diga di **Genova** che, salvo imprevisti, dovrebbe vedere l'avvio dei cantieri l'anno prossimo. La conferma al fatto che la cessione del gruppo possa essere imminente sembra arrivare anche dal fatto che gli azionisti lo scorso gennaio hanno 'deliberato in merito al progetto di scissione parziale proporzionale della Spinelli mediante trasferimento delle proprietà immobiliari in società da costituirsi'. Nel bilancio si specifica che 'tale progetto di scissione è volto a separare il compendio immobiliare dal comparto industriali e operativo della Spinelli tramite la creazione di due società di nuova costituzione denominate rispettivamente Spinelli Re Srl e Spinelli Amz Sr'. Il nome di quest'ultima sembra suggerire un legame con gli affari che il gruppo ha in piedi insieme ad Amazon. Sempre dal bilancio 2021 dell'azienda si scopre che l'anno scorso Spinelli Srl è salita dal 37,2% al 51,23% di Saimare acquisendo il pacchetto azionario ceduto da Alfonso Clerici (Clerici Logistic Group) oltre ad azioni proprie detenute dalla stessa Saimare. Ad arricchire i risultati 2021 del gruppo presieduto da Aldo Spinelli hanno contribuito anche i proventi (2,1 milioni di euro) ricevuti dalle partecipate o controllate: 354mila euro da V.T.R. Srl, 1,1 milioni di euro da Centro Servizi Derna Srl, 307mila euro da Saimare e 420mila euro da Salerno Container Terminal.

Ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri: stop a una parte dei lavori

Non ottemperate le prescrizioni ambientali del primo step dell' opera di Adsp Genova. I tecnici di Arpal, Regione, Comune rilevano scarsa attenzione sul rischio amianto e carenze progettuali e documentali

Risposte generiche, relazioni insoddisfacenti, documentazione mancante: la prima verifica dell' ottemperanza alle condizioni ambientali stabilite dal Ministero della Transizione Ecologica per l' assegnazione del parere positivo alla Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente è stata tutt' altro che positiva per la stazione appaltante, l' Autorità di Sistema Portuale di **Genova**. Arrivato l' ok condizionato a fine gennaio , il consorzio aggiudicatario (sub giudice) del secondo (per importo, lievitato) appalto del programma straordinario delle opere portuali dell' Adsp aveva avviato l' approntamento dei cantieri. Ma all' avvio della prima vera e propria operazione è arrivato lo stop da parte della Commissione di Via del Mite. La verifica riguardava uno stralcio minimo del progetto, un lavoro da due mesi su cinque anni di lavori: la realizzazione del cunicolo sotterraneo di 200 metri necessario, durante i lavori di realizzazione del nuovo maxibacino, a far passare i cavi indispensabili per l' alimentazione elettrica degli altri bacini di carenaggio, in modo da renderli utilizzabili da Fincantieri durante il quinquennio. Data la portata relativa di questa 'prima opera propedeutica' (così la Commissione), le condizioni ambientali da sottoporre a verifica erano solo 3 sulle 8 complessivamente prescritte. Ma tutte sono risultate non ottemperate. La prima riguarda le prescrizioni impartite in tema di impatti delle emissioni (derivanti da utilizzo di mezzi a motore e da attività di scavo) e dei rumori. Secondo Arpal - responsabile della verifica - 'le risposte fornite (dal proponente, cioè Adsp, ndr) sono del tutto generiche e prive di sostanziali nuove informazioni'. Il rilievo è dettagliatamente declinato e riguarda vari aspetti. Ad esempio Adsp 'individua come principale fattore di rischio la presenza di amianto nel materiale scavato' e, per farvi fronte, 'prevede di mantenere il materiale sempre umido mediante cannoni nebulizzatori e di coprire i cumuli di materiale scavato con teli impermeabili in pvc, nonché di effettuare il trasporto con mezzi telonati'. Ma 'le indagini integrative di caratterizzazione sono al momento in corso' e 'nel caso venisse confermata la presenza di rocce o terreni amiantiferi, si procederà a contattare i tecnici Asl per verificare l' opportunità di eseguire misure aggiuntive di monitoraggio a tutela dei lavoratori'. Che quindi in un primo momento potrebbero essere esposti a 'dispersione di fibre in atmosfera'. Anche per altri aspetti, la relazione relativa a questa condizione 'contiene un generico riferimento alle buone pratiche di cantiere ma non indicazioni specifiche sulle misure di mitigazione adottate'. La seconda condizione riguarda le modalità di ripristino dei terreni occupati, l' identificazione delle aree di deposito temporaneo dei materiali,



Shipping Italy

Genova, Voltri

la valutazione degli effetti cumulativi con altri interventi eseguiti nelle aree di cantiere, la predisposizione di modelli di valutazione di questi effetti atti a stabilire delle soglie. In questo caso è stata la Regione a ritenere 'parziale e incompleta' la relazione di ottemperanza, che 'non soddisfa la richiesta di valutazione degli impatti cumulativi, non fornisce un modello per la definizione dell' entità di tali impatti né la relativa soglia di incidenza'. La terza bacchettata arriva da Comune e Regione e riguarda 'la scelta progettuale di non verificare le possibilità di riutilizzo degli ingenti volumi di terre e rocce che saranno prodotte dagli scavi, come pure di destinare a discarica la maggior parte dei materiali derivanti dai dragaggi e dalle demolizioni'. Una scelta che renderebbe 'necessario individuare idonei interventi di riqualificazione e ripristino ambientale di altri siti degradati o dismessi presso l' area portuale, da concordarsi con il Comune, a parziale compensazione'. Invece anche in questo caso il verdetto non può che essere di non ottemperanza per carenza documentale, dato che 'l' assunzione secondo cui verrebbe meno la necessità di interventi di compensazione, vista la previsione di incrementare significativamente il tasso di riutilizzo del materiale scavato, è irricevibile e comunque non percorribile per le terre e rocce da scavo, in quanto il Proponente in sede di Via non ha presentato il Piano di Utilizzo' previsto dalla legge. Il verdetto negativo riporta la lancetta indietro di oltre due mesi, dato che l' istruttoria di ottemperanza era stata avviata da Adsp - che sulla questione non ha rilasciato commenti - il 14 aprile scorso e che ora - sancisce il Mite - 'ai fini della verifica di ottemperanza alla condizione ambientale in argomento, il proponente dovrà presentare una nuova istanza per l' avvio della verifica'. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto di Genova, Toti: Il bando della nuova diga non andrà deserto, l'aumento dei prezzi non durerà in eterno

Credo che sulla nuova diga del porto di Genova vi sia molto interesse. Mi aspetto che ci siano manifestazioni di interesse e non penso che il bando andrà deserto". Lo ha detto il governatore ligure Giovanni Toti

Genova - "L'aumento dei prezzi delle materie prime sta rallentando e rendendo più complicata l'apertura di centinaia di cantieri nel nostro Paese, ma credo che sulla nuova diga del porto di Genova vi sia molto interesse. Mi aspetto che ci siano manifestazioni di interesse e non penso che il bando andrà deserto". Lo ha detto il governatore ligure Giovanni Toti parlando del bando di gara per realizzare la nuova diga del porto di Genova in scadenza il 30 giugno per il quale finora nessuna impresa ha presentato alcuna offerta, anche se, come anticipato dal Secolo XIX, ci sono almeno due cordate interessate. "L'aumento dei prezzi delle materie prime non durerà in eterno - ha detto -, il Governo è già intervenuto ed è chiaro che occorre fare un sacrificio da ogni lato, sia da parte della stazione appaltante ma anche dell'appaltatore. Mi auguro che da parte delle imprese ci sia serietà assoluta e senso di responsabilità, le imprese hanno una responsabilità sociale per la nostra Costituzione". ©RIPRODUZIONE RISERVATA

20/06/22 - 04:02 Porto di Genova, Toti: "Il bando della nuova diga non andrà deserto, l'aumento dei prezzi non durerà in eterno" - The Medi Tele...

100% EXPOSÉ VIDEO AUDIO & VIDEO ARCHIVO ENG

The Medi Telegraph
Shipping & Maritime Transport

Home
Shipping
Shipyard & Offshore
Shipowners
Cruise & Ferries
Yachting
Transport
Ports
Sea Transport
Short Sea
Road, Rail, Air
Intermodal & Logistics
Markets
Finance & Politics
Commodities
Insurance
Oil & Energy

LA STAMPA

https://www.themediagraph.com/it/telegraph/2022/06/21/11/news/porto-di-genova-toti-il-bando-della-nuova-diga-non-andra-deserto-in-eterno/ 1/8

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto di Genova, Toti: 'Il bando della nuova diga non andrà deserto, l' aumento dei prezzi non durerà in eterno'

Genova - "L' aumento dei prezzi delle materie prime sta rallentando e rendendo più complicata l' apertura di centinaia di cantieri nel nostro Paese, ma credo che sulla nuova diga del **porto** di **Genova** vi sia molto interesse . Mi aspetto che ci siano manifestazioni di interesse e non penso che il bando andrà deserto". Lo ha detto il governatore ligure Giovanni Toti parlando del bando di gara per realizzare la nuova diga del **porto** di **Genova** in scadenza il 30 giugno per il quale finora nessuna impresa ha presentato alcuna offerta, anche se, come anticipato dal Secolo XIX, ci sono almeno due cordate interessate . "L' aumento dei prezzi delle materie prime non durerà in eterno - ha detto -, il Governo è già intervenuto ed è chiaro che occorre fare un sacrificio da ogni lato, sia da parte della stazione appaltante ma anche dell' appaltatore. Mi auguro che da parte delle imprese ci sia serietà assoluta e senso di responsabilità, le imprese hanno una responsabilità sociale per la nostra Costituzione".

Error 503 Try Harder
Porto di Genova
Genova
Voltri

Guerra camionisti-terminalisti Spezia, 150 euro in più a viaggio

Dopo bocciatura dei terminalisti dell' ordinanza anti congestione

Una maggiorazione di 150 euro per tutti i viaggi effettuati da e per il porto della Spezia. È la 'tassa' che finirà in fattura alla voce 'maggiorazione porto Spezia' per iniziativa delle aziende e delle associazioni dell' autotrasporto. A pagare saranno i committenti dei viaggi. L' iniziativa segue la bocciatura da parte degli operatori e dei terminalisti portuali dell' ordinanza introdotta dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** che imponeva livelli di servizio con lo scopo di evitare congestioni in ingresso ai terminal portuali e le conseguenti criticità per gli autotrasportatori. La decisione è stata presa in questi giorni a seguito di una riunione delle aziende dell' autotrasporto e delle associazioni Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Trasportounito, Assotir, Anita. La maggiorazione verrà applicata dal primo luglio 2022 alle imprese committenti. "Purtroppo, i tempi operativi dei camion, dall' arrivo nei bacini portuali, per l' espletazione dei processi documentali e in particolare nelle attività di carico e scarico dei contenitori, non permettono la regolare programmazione ed effettuazione dei trasporti: questo comporta una perdita di produttività economica generata dai disservizi portuali che non può più essere sostenuta solo dall' autotrasporto ma deve essere condivisa da tutta la filiera. La maggiorazione verrà applicata fino a quando non verranno ripristinate le condizioni ottimali di operatività per il settore del trasporto. L' iniziativa rappresenta una reazione alla decisione di bocciare l' ordinanza, voluta dal presidente Mario Sommariva dopo le richieste dei camionisti, che incideva sui tempi e qualità del servizio. La comunità **portuale** che si è spaccata sul tema: per i terminalisti i problemi vanno risolti a monte della catena logistica. La maggiorazione rischia di incidere negativamente sulla competitività dello scalo spezzino. Terminalisti Spezia, un tavolo per programmare logistica Un tavolo tecnico per pianificare miglioramenti che incidano sulla catena logistica. E' la richiesta di La Spezia Container Terminal a fronte dell' iniziativa delle aziende dell' autotrasporto di applicare una maggiorazione di 150 euro su ogni viaggi diretto o in partenza dallo scalo della Spezia. Questo dopo che nell' organismo di partenariato terminalisti e altri operatori portuali avevano bocciato l' ordinanza dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** che aveva imposto, in via sperimentale, livello di servizio per migliorare la gestione dei flussi in ingresso al porto spezzino. Per Lscit il problema è che "manca a monte una pianificazione integrata", ribadendo che la stragrande maggioranza dei camion viene gestita nel terminal nel tempo di un' ora e che gli intoppi sarebbero fuori dal perimetro **portuale**. I vertici del terminal del gruppo Contship hanno ribadito la contrarietà ai livelli di servizio, richiedendo un tavolo tecnico per una programmazione di tutta la catena logistica. La maggiorazione, sottolineano infine, non inciderebbe in modo diretto



Ansa
La Spezia

sui terminalisti ma sui committenti e di conseguenza potrebbe gravare sulla competitività dello scalo.

Mitilicoltura, convegno alla Spezia l' 1-2 luglio

Organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale in collaborazione con la Cooperativa Mitilicoltori Spezzini e da Slow Food La Spezia

Da venerdì 1 luglio a sabato 2 luglio, nell' auditorium dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, si terrà un convegno sulla mitilicoltura che avrà i frutti di mare del golfo spezzino come protagonisti. Il convegno, organizzato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** in collaborazione con la Cooperativa Mitilicoltori Spezzini e da Slow Food La Spezia, ha ottenuto anche il patrocinio della Regione Liguria e del Comune della Spezia. Nel corso della prima giornata si susseguiranno interventi soprattutto di carattere scientifico incentrati sui temi della mitilicoltura, focalizzati sulle ultime tecnologie impiegate per far fronte al cambiamento climatico e a cura di Slow Food. La serata del 1 luglio e il giorno successivo saranno dedicati ai laboratori gastronomici organizzati dalla Condotta Slow Food La Spezia. Il programma di venerdì 1 luglio si aprirà alle 9:30 con i saluti istituzionali: interverranno Mirko Leonardi, dirigente dell' Ufficio tecnico e di pianificazione infrastrutturale dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Federico Pinza, direttore della Cooperativa Mitilicoltori Spezzini e Associati, Sandra Ansaldo, fiduciaria di Slow Food La Spezia e Cer Slow Food Liguria, il sindaco Pierluigi Peracchini e l' assessore e vicepresidente della Regione Liguria Alessandro Piana. Alle 10:15 inizieranno gli interventi dei relatori, moderati da Monica Fiorini, responsabile del Settore Comunicazione, Marketing, Promozione e Urp dell' AdSP, a partire dal presidente della Cooperativa Mitilicoltori Associati, Paolo Varrella, che analizzerà 'La Mitilicoltura e i cambiamenti climatici', seguito da Giampietro Ravagnan: professore di microbiologia dell' Università Ca' Foscari, il quale farà una relazione sulla 'Mitilicoltura 4.0'. In seguito, saranno illustrati due progetti che prenderanno vita nel nostro golfo: 'Il progetto Smart Bay di Santa Teresa' di Chiara Lombardi, ricercatrice del laboratorio Enea di biodiversità e servizi ecosistemici e 'Il progetto Horizon' di Federica Montaresi, responsabile del Settore innovazione e progetti speciali dell' AdSP. Lorenzo Viviani prenderà parte al convegno con un intervento sulla 'Produzione primaria nel **Mar Ligure**', mentre i 'Progetti di sviluppo della molluschicoltura in Liguria' verranno spiegati da Mirvana Feletti, funzionario esperto in programmazione e gestione di programmi e progetti in materia di pesca a acquacoltura. L' intervento conclusivo della prima parte della giornata sarà quello della presidente di Slow Food Italia, Barbara Nappini, che illustrerà il progetto 'Terra Madre e le esperienze di rigenerazione che nascono dai territori e dalle comunità'. Alle 14:30, dopo una breve pausa, i relatori si confronteranno in una tavola rotonda conclusiva. Alle 16 verranno premiati i vincitori della quarta edizione del premio fotografico nazionale 'Mitilicoltori e biodiversità marina' e 'L' ostrica e muscolo



BizJournal Liguria

La Spezia

(mitilo)', organizzato dalla Cooperativa Mitilicoltori Spezzini. Alle 18 inizieranno i laboratori all' interno della manifestazione 'Liguria da Bere' nello Stand 'Officina dei Sapori della Camera di Commercio Riviera di Liguria'. Il laboratorio di venerdì utilizzerà le ostriche, mentre quello di sabato 2 luglio, alla stessa ora, i muscoli. Il programma si concluderà con il convegno 'Imprenditrici di mare e di terra', sabato 2 luglio alle 18:30 presso la tenuta Buranco a Monterosso, A cura di Fidapa e Slow Food Liguria. Per info sul convegno: 0187-546357 (da lunedì a venerdì ore 9-13)) m.fiorini@adspmarligureorientale.it Per info sui laboratori: gcappe9505@gmail.com.

Cronaca di Ravenna

Ravenna

Odessa e Mariupol, solidarietà e impegno per la ricostruzione delle città portuali

Una delibera presentata da Alvaro Ancisi e sottoscritta da tutti i capigruppo andrà in consiglio comunale oggi, martedì 21 giugno

21 giugno 2022 - Una delibera sulle relazioni solidali con le città portuali dell'Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol, sarà presentata oggi, martedì 21 giugno, in Consiglio comunale su proposta del consigliere comunale Alvaro Ancisi e sottoscritta da Massimo Cameliani del Pd e da tutti i capigruppo. Tra il porto di Ravenna e quelli ucraini di Odessa sul mar Nero e di Mariupol sul mar d'Azov esiste uno storico forte legame, rafforzato dalle amichevoli relazioni, umane, sociali e commerciali. All'epoca delle interazioni commerciali fra l'Unione Sovietica e l'Italia, quasi la totalità delle merci veniva operata tra il porto di Ravenna e i due ucraini. Attraverso i terminal del porto ravennate venivano esportati prodotti chimici e macchinari e importanti contenitori di materie prime, prodotti finiti e cereali. Collegate con Odessa sono anche le città di Cornomors'k a sud e June a nord-est sedi di importanti hub portuali. 'La fattiva collaborazione - si dice nel documento - ha permesso di proseguire proficuamente negli interscambi con i porti ucraini anche dopo lo scioglimento dello Stato federale di cui l'Ucraina era parte, avvenuto nel 1991. È infatti continuata l'importazione di cereali ed è stata avviata e consolidata

l'importazione di argilla, materia prima delle imprese ceramiche in Emilia-Romagna. A Ravenna arrivano dall'Ucraina milioni di tonnellate di argilla, che costituisce per tale industria di alto livello una materia prima non facilmente sostituibile. Odessa ha il più grande porto marittimo del Paese, uno dei più importanti del mar Nero. Possiede numerose industrie chimiche, metallurgiche, agroalimentari e del raffinamento del petrolio. A Odessa aveva sede la compagnia armatoriale Black- Sea con cui erano frequenti incontri produttivi e commerciali fra gli operatori portuali ravennati e ucraini. Mariupol possiede un importante porto che ha avuto forti legami commerciali con la nostra città. Era sede della Azov Shipping Company, compagnia di navigazione la cui area regionale di competenza comprendeva tutto il Mediterraneo. Ravenna ne divenne lo scalo principale per i collegamenti con il mar Nero ed il vicino Oriente. Insieme alla Azov operava, sulla rotta di Mariupol, anche una flotta di navi mercantili per carichi generali, siderurgici e di rinfuse, che erano gestite dalla ravennate Petrokan, impegnando anche altri numerosi operatori portuali. Dalla metà degli anni novanta, iniziarono i traffici delle argille destinate all'Italia centro-settentrionale tramite il porto di Ravenna. La Vesco, azienda che dalle proprie cave in Ucraina estrae tre milioni di tonnellate d'argilla l'anno, esportandola a Ravenna con la propria filiale italiana, utilizza quasi esclusivamente Mariupol come porto d'imbarco. Tenendo conto dei profondi legami storici con le maggiori città portuali ucraine, sarebbe opportuno e indicato avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell'Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol, che sfocino in un gemellaggio



Cronaca di Ravenna

Ravenna

con almeno una di esse. Sul fronte occidentale della penisola italiana, Genova, gemellata con Odessa dal 1979, nel segno dei rapporti tra i rispettivi porti risalenti addirittura nei secoli, ha rinnovato il gemellaggio nel 2021, mentre Savona è gemellata dal 1980 con Mariupol. Il porto di Ravenna, unico governato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, potrebbe rappresentare i rapporti altrettanto stretti e proficui dell'Ucraina con il fronte marittimo orientale dell'Italia, riguardo alla portualità sia mercantile che crocieristica". Pertanto la delibera chiede di avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell'Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol e di impegnare il Sindaco a verificare e a promuovere la possibilità di raggiungere un gemellaggio con almeno una città portuale ucraina. © copyright la Cronaca di Ravenna

Relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina: il forte legame di Ravenna con Odessa a Mariupol

Sarà presentata martedì in Consiglio comunale una delibera sulle relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina

Su proposta presentata dal consigliere comunale Alvaro Ancisi e sottoscritta da Massimo Cameliani del PD e da tutti i capigruppo, sarà presentata martedì in Consiglio comunale una delibera sulle relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol. Tra il porto di Ravenna e quelli ucraini di Odessa sul mar Nero e di Mariupol sul mar d' Azov esiste uno storico forte legame, rafforzato dalle amichevoli relazioni, umane, sociali e commerciali. All' epoca delle interazioni commerciali fra l' Unione Sovietica e l' Italia, quasi la totalità delle merci veniva operata tra il porto di Ravenna e i due ucraini. Attraverso i terminal del porto ravennate venivano esportati prodotti chimici e macchinari e importanti contenitori di materie prime, prodotti finiti e cereali. Collegate con Odessa sono anche le città di ornomors' k a sud e June a nord-est sedi di importanti hub portuali. "La fattiva collaborazione - si dice nel documento - ha permesso di proseguire proficuamente negli interscambi con i porti ucraini anche dopo lo scioglimento dello Stato federale di cui l' Ucraina era parte, avvenuto nel 1991. È infatti continuata l' importazione di cereali ed è stata avviata e consolidata l' importazione di argilla, materia

prima delle imprese ceramiche in Emilia-Romagna. A Ravenna arrivano dall' Ucraina milioni di tonnellate di argilla, che costituisce per tale industria di alto livello una materia prima non facilmente sostituibile. Odessa ha il più grande porto marittimo del Paese, uno dei più importanti del mar Nero. Possiede numerose industrie chimiche, metallurgiche, agroalimentari e del raffinamento del petrolio. A Odessa aveva sede la compagnia armatoriale Black- Sea con cui erano frequenti incontri produttivi e commerciali fra gli operatori portuali ravennati e ucraini. Mariupol possiede un importante porto che ha avuto forti legami commerciali con la nostra città. Era sede della Azov Shipping Company, compagnia di navigazione la cui area regionale di competenza comprendeva tutto il Mediterraneo. Ravenna ne divenne lo scalo principale per i collegamenti con il mar Nero ed il vicino Oriente. Insieme alla Azov operava, sulla rotta di Mariupol, anche una flotta di navi mercantili per carichi generali, siderurgici e di rinfuse, che erano gestite dalla ravennate Petrokan, impegnando anche altri numerosi operatori portuali. Dalla metà degli anni novanta, iniziarono i traffici delle argille destinate all' Italia centro-settentrionale tramite il porto di Ravenna. La Vesco, azienda che dalle proprie cave in Ucraina estrae tre milioni di tonnellate d' argilla l' anno, esportandola a Ravenna con la propria filiale italiana, utilizza quasi esclusivamente Mariupol come porto d' imbarco. Tenendo conto dei profondi legami storici con le maggiori città portuali ucraine, sarebbe opportuno e indicato avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol, che sfocino in un gemellaggio con almeno una di esse.



Ravenna Today

Ravenna

Sul fronte occidentale della penisola italiana, Genova, gemellata con Odessa dal 1979, nel segno dei rapporti tra i rispettivi porti risalenti addirittura nei secoli, ha rinnovato il gemellaggio nel 2021, mentre Savona è gemellata dal 1980 con Mariupol. Il porto di Ravenna, unico governato dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, potrebbe rappresentare i rapporti altrettanto stretti e proficui dell' Ucraina con il fronte marittimo orientale dell' Italia, riguardo alla portualità sia mercantile che crocieristica." Pertanto la delibera chiede di avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol e di impegnare il Sindaco a verificare e a promuovere la possibilità di raggiungere un gemellaggio con almeno una città **portuale** ucraina.

Turismo col vento in poppa: 9 albergatori su 10 vedono un miglioramento rispetto all'anno scorso

Federalberghi Ravenna ha effettuato un sondaggio sugli imprenditori del settore ricettivo alberghiero e principali B&B della città e dei lidi

Federalberghi Ravenna ha effettuato un sondaggio sugli imprenditori del settore ricettivo alberghiero e principali B&B della città per capire come si sta prospettando la stagione turistica in corso. Sotto il profilo delle presenze per l'88,2% la stagione turistica sta andando meglio (52,9%) o come lo scorso anno (35,3%) mentre solo per il 11,8% la stagione non sta dando i risultati sperati. Uno degli obiettivi dell'indagine era anche quella di capire se la guerra e il conseguente ulteriore aumento delle materie prime, con in cima ai pensieri il caro carburanti ed il caro energia che hanno inciso su tutta la filiera sia per l'accesso alle spiagge, alle attività di svago e di ristorazione, che a loro volta hanno subito rincari diretti di tutti i prodotti alimentari, potessero aver frenato la propensione dei turisti a visitare la città d'arte o i lidi. Poi per il 64,7% la tendenza è buona (35,3%) o ottima (29,4%) che se la sommiamo a coloro che per ora vedono stabilità rispetto allo scorso anno (17,6%) possiamo dire che a giugno si profila una buona stagionalità per l'88,2% degli imprenditori. Vedono un calo solo il 17,6% ma su questo dato potrebbe poi giocare il last minute che potrebbe colmare il gap che si è evidenziato. Lo scalo crocieristico sta portando presenze nella sua struttura? Partito da pochissimo tempo ancora non si intravedono appieno le potenzialità che comunque beneficiano di più la città e i lidi nord rispetto ai lidi sud. Il dato complessivo del Comune si è così articolato; per il 52,9% non si sono avute presenze particolari dovute a flussi relativi allo scalo crocieristico mentre nel complesso il 47,1% degli imprenditori ha notato un maggiore movimento di turisti. Con la formula delle risposte multiple si è chiesto come rendere più accogliente la località (città d'arte o lido) e a misura di turista. Il primo elemento su cui si chiede all'Amministrazione di intervenire sono i collegamenti città- mare e città verso i principali aeroporti della regione. Ancora poco sfruttato il collegamento ferroviario da chi sceglie di soggiornare nel Comune di Ravenna. Allo stesso modo gli operatori vorrebbero fossero organizzati più eventi di rilievo sia in città che nei lidi e in questo caso particolare attenzione alla burocrazia che troppo spesso accompagna questi eventi. Nei lidi, in particolare, si evidenzia ancora come la cura del verde e l'incuria nell'arredo urbano siano un brutto biglietto da visita, ma questa sensibilità è presente anche per la città dove Federalberghi da anni insiste sul coordinamento degli arredi e sulla riqualificazione delle zone Unesco. Infine, gli imprenditori auspicano anche una maggiore promozione del Comune di Ravenna perché, nonostante i segnali incoraggianti della stagione turistica, vi sono purtroppo ancora periodi dell'anno in cui le strutture, soprattutto quelle della città, avrebbero bisogno di maggiore supporto promozionale pubblico che affiancasse quello degli imprenditori Consuelo



Ravenna Today

Ravenna

Rossini vice presidente di Federalberghi Ravenna e albergatrice di Marina di Ravenna commentando i risultati emersi dal sondaggio trova conferme importanti: 'Per fortuna per ora la situazione economica e la guerra non stanno incidendo sulla stagione in corso che anzi fa ben sperare seppur condizionata fortemente dalla difficoltà di reperimento del personale per le ormai note vicende. Resta evidente che lo scalo crocieristico è un utilissimo elemento a supporto dell' economia delle nostre località che sta iniziando a prendere piede. Per questo motivo il presidente Raffaele Calisesi ha promosso verso i soci il sistema Webi predisposto dalla Cooperativa taxisti Ravenna 1 ed in particolare dal presidente Giancarlo Baldo per bypassare il centralino della cooperativa nella ricerca dei taxi".

"Vi sono segnali importanti sulle cose da fare e che col sondaggio svolto offriamo all' Amministrazione come elementi sui quali lavorare per rendere più accogliente la città ed i lidi. Voglio anche sottolineare - sottolinea Rossini - come il gruppo giovani albergatori Federalberghi e la sua presidente Cristina Zaffi si sia già fatto promotore verso l' Assessore al turismo Giacomo Costantini affinché si realizzi un importante evento che, potrebbe coinvolgere anche altri importanti enti del territorio e far atterrare a Ravenna una importantissima mostra. Infine, ritengo porre un focus d' attenzione sull' indotto che il **porto** sta generando anche grazie ai lavori di sistemazione ed approfondimento ma ancor più, vista la situazione internazionale, ritengo sia urgente abbandonare ogni tentennamento e ripartire con le estrazioni di gas nell' Alto adriatico che purtroppo stiamo tuttora regalando ai nostri vicini croati che lo estraggono senza alcun problema'.

L'associazione MareVivo in visita presso la Direzione marittima regionale della Guardia Costiera

Luca Bolognesi

Ieri mattina la Dott.ssa Carmen DI PENTA, direttore generale dell'Associazione, è stata ricevuta presso la sede della Direzione marittima dell'Emilia Romagna ieri mattina, presso la sede della Direzione marittima dell'Emilia Romagna, il C.V.(CP) Francesco CIMMINO ha ricevuto la Dott.ssa Carmen DI PENTA, direttore generale dell'Associazione Marevivo insieme alla quale, lo scorso 21 febbraio a Roma è stato stipulato un protocollo d'intesa che vede la stessa associazione continuare ad operare in prima linea, al fianco della Guardia Costiera, per la tutela dell'ambiente marino e costiero. La sottoscrizione del protocollo dà di fatto continuità al precedente accordo formalizzato nel giugno 2018, nel solco del quale l'Associazione ha virtuosamente e concretamente collaborato sul territorio nazionale con i Comandi della Guardia Costiera, per perseguire mirate attività a sostegno della cultura ambientale e difesa del suo habitat. Dopo l'incontro, la Dott.ssa DI PENTA e il Comandante in 2^a della Capitaneria di **porto** di **Ravenna**, si sono recati presso il **porto** di Cervia per assistere all'installazione del Seabin, cosiddetto 'cestino del mare' che cattura plastiche e microplastiche dal mare. Questa iniziativa sottolinea ancora una volta l'impegno per la salvaguardia del patrimonio marino che unisce l'Associazione MareVivo e la Guardia costiera.



Relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina: a Palazzo Merlato una delibera unitaria, non sottoscritta solo dal capogruppo della Lega

Redazione

Su proposta presentata dal consigliere comunale Alvaro Ancisi e sottoscritta da tutti i capigruppo - tranne quello della Lega Gianfilippo Nicola Rolando - sarà presentata oggi in Consiglio comunale una delibera sulle relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol. Tra il porto di Ravenna e quelli ucraini di Odessa sul mar Nero e di Mariupol sul mar d' Azov esiste uno storico forte legame, rafforzato dalle amichevoli relazioni, umane, sociali e commerciali. All' epoca delle interazioni commerciali fra l' Unione Sovietica e l' Italia, quasi la totalità delle merci veniva operata tra il porto di Ravenna e i due ucraini. Attraverso i terminal del porto ravennate venivano esportati prodotti chimici e macchinari e importanti contenitori di materie prime, prodotti finiti e cereali. Collegate con Odessa sono anche le città di oronomors' k a sud e June a nord-est sedi di importanti hub portuali. 'La fattiva collaborazione - si dice nel documento - ha permesso di proseguire proficuamente negli interscambi con i porti ucraini anche dopo lo scioglimento dello Stato federale di cui l' Ucraina era parte, avvenuto nel 1991. È infatti continuata l' importazione di cereali ed è stata avviata e consolidata l'

importazione di argilla, materia prima delle imprese ceramiche in Emilia-Romagna. A Ravenna arrivano dall' Ucraina milioni di tonnellate di argilla, che costituisce per tale industria di alto livello una materia prima non facilmente sostituibile. Odessa ha il più grande porto marittimo del Paese, uno dei più importanti del mar Nero. Possiede numerose industrie chimiche, metallurgiche, agroalimentari e del raffinamento del petrolio. A Odessa aveva sede la compagnia armatoriale Black- Sea con cui erano frequenti incontri produttivi e commerciali fra gli operatori portuali ravennati e ucraini. Mariupol possiede un importante porto che ha avuto forti legami commerciali con la nostra città. Era sede della Azov Shipping Company, compagnia di navigazione la cui area regionale di competenza comprendeva tutto il Mediterraneo. Ravenna ne divenne lo scalo principale per i collegamenti con il mar Nero ed il vicino Oriente. Insieme alla Azov operava, sulla rotta di Mariupol, anche una flotta di navi mercantili per carichi generali, siderurgici e di rinfuse, che erano gestite dalla ravennate Petrokan, impegnando anche altri numerosi operatori portuali. Dalla metà degli anni novanta, iniziarono i traffici delle argille destinate all' Italia centro-settentrionale tramite il porto di Ravenna. La Vesco, azienda che dalle proprie cave in Ucraina estrae tre milioni di tonnellate d' argilla l' anno, esportandola a Ravenna con la propria filiale italiana, utilizza quasi esclusivamente Mariupol come porto d' imbarco. Tenendo conto dei profondi legami storici con le maggiori città portuali ucraine, sarebbe opportuno e indicato avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol, che sfocino in un gemellaggio con almeno una di esse. Sul fronte occidentale della penisola



italiana, Genova, gemellata con Odessa dal 1979, nel segno dei rapporti tra i rispettivi porti risalenti addirittura nei secoli, ha rinnovato il gemellaggio nel 2021, mentre Savona è gemellata dal 1980 con Mariupol. Il porto di Ravenna, unico governato dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, potrebbe rappresentare i rapporti altrettanto stretti e proficui dell' Ucraina con il fronte marittimo orientale dell' Italia, riguardo alla portualità sia mercantile che crocieristica.' Pertanto la delibera chiede di avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol e di impegnare il Sindaco a verificare e a promuovere la possibilità di raggiungere un gemellaggio con almeno una città **portuale** ucraina.

Relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina: oggi in Consiglio comunale una delibera presentata da tutti i capigruppo.

Redazione

Su proposta presentata dal consigliere comunale Alvaro Ancisi e sottoscritta da Massimo Cameliani del PD e da tutti i capigruppo, sarà presentata oggi in Consiglio comunale una delibera sulle relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol. Tra il porto di Ravenna e quelli ucraini di Odessa sul mar Nero e di Mariupol sul mar d' Azov esiste uno storico forte legame, rafforzato dalle amichevoli relazioni, umane, sociali e commerciali. All' epoca delle interazioni commerciali fra l' Unione Sovietica e l' Italia, quasi la totalità delle merci veniva operata tra il porto di Ravenna e i due ucraini. Attraverso i terminal del porto ravennate venivano esportati prodotti chimici e macchinari e importanti contenitori di materie prime, prodotti finiti e cereali. Collegate con Odessa sono anche le città di ornomors' k a sud e June a nord-est sedi di importanti hub portuali. 'La fattiva collaborazione - si dice nel documento - ha permesso di proseguire proficuamente negli interscambi con i porti ucraini anche dopo lo scioglimento dello Stato federale di cui l' Ucraina era parte, avvenuto nel 1991. È infatti continuata l' importazione di cereali ed è stata avviata e consolidata l' importazione di argilla, materia prima delle imprese ceramiche in Emilia-Romagna. A Ravenna arrivano dall' Ucraina milioni di tonnellate di argilla, che costituisce per tale industria di alto livello una materia prima non facilmente sostituibile. Odessa ha il più grande porto marittimo del Paese, uno dei più importanti del mar Nero. Possiede numerose industrie chimiche, metallurgiche, agroalimentari e del raffinamento del petrolio. A Odessa aveva sede la compagnia armatoriale Black- Sea con cui erano frequenti incontri produttivi e commerciali fra gli operatori portuali ravennati e ucraini. Mariupol possiede un importante porto che ha avuto forti legami commerciali con la nostra città. Era sede della Azov Shipping Company, compagnia di navigazione la cui area regionale di competenza comprendeva tutto il Mediterraneo. Ravenna ne divenne lo scalo principale per i collegamenti con il mar Nero ed il vicino Oriente. Insieme alla Azov operava, sulla rotta di Mariupol, anche una flotta di navi mercantili per carichi generali, siderurgici e di rinfuse, che erano gestite dalla ravennate Petrokan, impegnando anche altri numerosi operatori portuali. Dalla metà degli anni novanta, iniziarono i traffici delle argille destinate all' Italia centro-settentrionale tramite il porto di Ravenna. La Vesco, azienda che dalle proprie cave in Ucraina estrae tre milioni di tonnellate d' argilla l' anno, esportandola a Ravenna con la propria filiale italiana, utilizza quasi esclusivamente Mariupol come porto d' imbarco. Tenendo conto dei profondi legami storici con le maggiori città portuali ucraine, sarebbe opportuno e indicato avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol, che sfocino in un gemellaggio con almeno una di esse. Sul fronte occidentale della penisola italiana, Genova, gemellata con Odessa dal 1979, nel segno dei



rapporti tra i rispettivi porti risalenti addirittura nei secoli, ha rinnovato il gemellaggio nel 2021, mentre Savona è gemellata dal 1980 con Mariupol. Il porto di Ravenna, unico governato dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, potrebbe rappresentare i rapporti altrettanto stretti e proficui dell' Ucraina con il fronte marittimo orientale dell' Italia, riguardo alla portualità sia mercantile che crocieristica.' Pertanto la delibera chiede di avviare proposte di scambi e relazioni solidali con le città portuali dell' Ucraina, a partire da Odessa e Mariupol e di impegnare il Sindaco a verificare e a promuovere la possibilità di raggiungere un gemellaggio con almeno una città **portuale** ucraina.

Guardia Costiera: MareVivo in visita presso la Direzione marittima dell' Emilia-Romagna.

Redazione

Questa mattina, presso la sede della Direzione marittima dell' Emilia Romagna, il C.V.(CP) Francesco CIMMINO ha ricevuto la Dott.ssa Carmen DI PENTA, direttore generale dell' Associazione Marevivo insieme alla quale, lo scorso 21 febbraio a Roma è stato stipulato un protocollo d' intesa che vede la stessa associazione continuare ad operare in prima linea, al fianco della Guardia Costiera, per la tutela dell' ambiente marino e costiero. La sottoscrizione del protocollo dà di fatto continuità al precedente accordo formalizzato nel giugno 2018, nel solco del quale l' Associazione ha virtuosamente e concretamente collaborato sul territorio nazionale con i Comandi della Guardia Costiera, per perseguire mirate attività a sostegno della cultura ambientale e difesa del suo habitat. Dopo l' incontro, la Dott.ssa DI PENTA e il Comandante in 2^a della Capitaneria di **porto di Ravenna**, si sono recati presso il **porto** di Cervia per assistere all' installazione del Seabin, cosiddetto 'cestino del mare' che cattura plastiche e microplastiche dal mare. Questa iniziativa sottolinea ancora una volta l' impegno per la salvaguardia del patrimonio marino che unisce l' Associazione MareVivo e la Guardia costiera.



(Sito) Adnkronos

Livorno

L' iniziativa campana "Issiamo le vele" fa tappa in Toscana: il mare vettore per far conoscere le malattie rare

- È stato presentato questa mattina, all' Auditorium del Palazzo del Portuale di **Livorno** il progetto " Issiamo le vele! Vento in poppa per la ricerca #Thinkrare ", la . Per l' occasione è stata organizzata la tavola rotonda "Scenario e opportunità per le malattie rare" alla quale hanno partecipato oltre all' Assessore al Diritto alla Salute e Sanità di Regione Toscana , il Direttore Generale per la Tutela della Salute e il Coordinamento del Sistema Sanitario Regionale di Regione Campania, l' avvocato , i rappresentanti del e del , la e le L' idea è nata dai velisti campani , chirurgo toracico dell' Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli, e , imprenditore tessile, Soci della che da subito li ha sostenuti. L' iniziativa, accolta dalla , si è trasformata nel progetto " Issiamo le vele! Vento in poppa per la ricerca" #Thinkrare . L' organizzazione logistica delle tappe nautiche, affidata alla Delegazione Lega Navale di Torre Annunziata (Na), è sostenuta dalla ed è supportata da Motore Sanità per l' organizzazione delle tappe istituzionali lungo il percorso con il contributo incondizionato di Amicus Therapeutics, Chiesi GRD, Takeda e Medisol. Partecipano all' iniziativa anche i , in collaborazione con l' Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" e l'. Obiettivo della traversata è favorire occasioni di sensibilizzazione e conoscenza sulle problematiche delle malattie rare anche attraverso la condivisione di buone pratiche e informazioni. Il progetto prevede perciò momenti di confronto e la distribuzione di materiale informativo in ogni tappa. Le due imbarcazioni a vela, condotte in solitario, sono partite dal **porto** di Torre Annunziata il 6 giugno e arriveranno in Francia, a Marsiglia, dopo circa 20 tappe italiane e 5 tappe francesi. I due velisti sono arrivati al **porto** di **Livorno** il 19 giugno e ci resteranno fino al 22 giugno per portare il messaggio che , che. Gli approdi, debitamente organizzati dalle Sezioni della Lega Navale lungo la costa, sono momenti di aggregazione per diffondere tale messaggio, oltre alle tavole rotonde istituzionali. Poi i due velisti spiegheranno le vele alla volta dei porti liguri. , Assessore al Diritto alla Salute e Sanità di Regione Toscana, ha aperto i lavori ringraziando la Regione Campania, tutti gli organizzatori e i partecipanti alla giornata per il prezioso contributo. "Come Regione e come Assessorato abbiamo aderito con entusiasmo a questo progetto che ci offre l' occasione per promuovere, con la forza della sua originalità, la condivisione di esperienze, esigenze, soluzioni per migliorare l' assistenza alle malattie rare. Gli interventi per le malattie rare della nostra Regione, tra i quali il rafforzamento della rete dei centri sul modello reti europee ERN, il programma PDTA, l' attivazione di modelli di riferimento come per la transitional care o il potenziamento dell' attività di screening neonatale, nascono sempre dalla condivisione e dalla collaborazione, in particolare con i centri della rete, il Forum toscano e le associazioni pazienti, con il contributo



(Sito) Adnkronos**Livorno**

del nostro Centro di Ascolto e del Registro toscano Malattie rare. Credo fortemente in iniziative come questa che ci permettono di "attraversare" insieme anche ad altre Regioni il mare delle opportunità che lo scenario delle malattie rare ci offre, con un occhio attento anche alle prospettive nazionali con la nuova legge dedicata dello scorso novembre e il Piano nazionale malattie rare, che mi risulta essere in fase di stesura finale". La parola è poi passata ad , Direttore Generale per la Tutela della Salute e il Coordinamento del Sistema Sanitario Regionale Regione Campania. "La Direzione Generale Tutela della Salute ha ideato e realizzato il Progetto "Issiamo le vele", in collaborazione con il CCRMR, perché da sempre ha avuto a cuore l' assistenza dei malati rari e ha creduto fortemente nella diagnosi precoce e nella ricerca. Da poco abbiamo potenziato il Centro di Coordinamento Regionale Malattie Rare allocato presso l' AO dei Colli con ulteriori finanziamenti, con l' obiettivo di continuare a potenziare la rete delle Malattie Rare e di migliorare l' assistenza dei pazienti rari. Abbiamo continuato a lavorare ai percorsi diagnostici terapeutici assistenziali licenziando a fine aprile scorso due nuovi PDTA (Leber e cardiopatie congenite) e a revisionare, grazie ad un monitoraggio continuo, PDTA licenziati nell' anno 2020. Crediamo profondamente nel potere della comunicazione e dell' informazione che rappresentano i due pilastri su cui abbiamo costruito questo progetto. Crediamo ancor più nel lavoro di squadra perché unendo sinergicamente le forze si possono realizzare grandi cose. Motivo questo che ci ha spinti a condividere questa iniziativa campana, nata in collaborazione con la Delegazione della Lega Navale di Torre Annunziata e l' Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli", con la Regione Lazio, la Regione Liguria, la Regione Toscana e l' Università di Marsiglia. Lavorare in sinergia con tutti gli attori coinvolti nella Rete delle Malattie Rare, in particolar modo con le associazioni dei pazienti, da sempre al nostro fianco, ci consentirà di realizzare una sanità in Regione Campania più equa, più efficace, più efficiente e più appropriata". "La nostra rete regionale - hanno evidenziato , responsabile organizzativa della rete Malattie rare della Regione Toscana e , responsabile clinica della rete Malattie rare della Toscana - è attiva a livello nazionale ed europeo e questo ha favorito negli anni il confronto attivo sulle opportunità di sviluppo per le malattie rare, e pertanto occasioni come questa sono un importante volano per sensibilizzare ulteriormente in questo senso. La collaborazione tra le regioni italiane ed europee è inoltre, nello scenario attuale, sempre più determinante per concorrere alla promozione di una ricerca ad ampio raggio e in tempi congrui nonché di una formazione continua e aggiornata". "Le malattie rare rappresentano una sfida importante e allo stesso tempo impegnativa. Se attraverso il mare, che cura ed unisce i popoli, riusciamo a fare conoscere le malattie rare e a fare affrontare al meglio il percorso delle diagnosi precoci ai pazienti e alle famiglie, allora aggiungeremo un' altra goccia nel mare. I malati rari e le loro famiglie hanno bisogno di certezze, di essere ascoltati. Questo progetto va in questa direzione" ha spiegato , Presidente della Lega navale di Torre Annunziata di Napoli. Significativo anche il contributo del , il quale, dopo aver evidenziato che l' evento ha "un titolo originale che vuole incuriosire, attrarre, interessare, su un tema di grande importanza, ma ancora di poca visibilità,

(Sito) Adnkronos

Livorno

qual è quello delle malattie rare", ha affermato: "Ben venga questa mattinata livornese, a cui il Forum non poteva mancare, per portare la 'testimonianza' delle 56 associazioni che lo compongono. Certo, è un' iniziativa di sensibilizzazione e promozione, non si inaugura una nuova struttura sanitaria, non si enunciano i risultati di una ricerca scientifica innovativa, ma è proprio da momenti come questi che possono nascere idee, collaborazioni, nuovi slanci ed energie. Quale Forum ci piace anche vederci come parte di un grande 'movimento' che agisce e si mobilita per la ricerca, la cura, ed in estrema sintesi per la qualità di vita del malato raro". Durante la tavola rotonda sono stati riportati i dati del che testimonia di una intensa attività e significativa attrattività dei centri clinici della rete toscana. e questo riporta all' importanza di strutturare percorsi di transitional care. I centri della rete Toscana secondo i dati del febbraio 2022 emettono Anche l' attività del si è confermata una importante azione di rete. Le persone che si sono rivolte al Centro nel solo anno 2021 sono state complessivamente che hanno portato a prendere in carico le istanze o direttamente o attraverso la rete di supporto psicologico e sociale e la rete dei centri clinici delle malattie rare. La presentazione sulle della Professoressa , Coordinatrice ERN ReCONNET, Responsabile Centro di Coordinamento Regionale Malattie Muscoloscheletriche e del Tessuto Connettivo, UO Reumatologia AOU Pisana, ha evidenziato come la Toscana partecipi con ben e Toscana è una delle tre strutture italiane coordinatrici di reti europee: la Aou Pisana per la rete ERN ReConnet. Ufficio stampa Motore Sanità comunicazione@motoresanita.it - Cell. 347 2642114 - Cell. 327 8920962 www.motoresanita.it.

L' iniziativa campana "Issiamo le vele" fa tappa in Toscana: il mare vettore per far conoscere le malattie rare

(Livorno, 21/06/22) - Livorno, 21 giugno 2022 - È stato presentato questa mattina, all' Auditorium del Palazzo del Portuale di Livorno il progetto "Issiamo le vele! Vento in poppa per la ricerca #Thinkrare", la traversata nata per promuovere la conoscenza, la diagnosi precoce e la ricerca scientifica sulle malattie rare in Italia e in Europa. Per l' occasione è stata organizzata la tavola rotonda "Scenario e opportunità per le malattie rare" alla quale hanno partecipato oltre all' Assessore al Diritto alla Salute e Sanità di Regione Toscana Simone Bezzini, il Direttore Generale per la Tutela della Salute e il Coordinamento del Sistema Sanitario Regionale di Regione Campania, l' avvocato Antonio Postiglione, i rappresentanti del Centro di Coordinamento Malattie Rare della Regione Toscana e del Centro di Coordinamento Malattie Rare di Regione Campania, la Lega Navale Italiana con la Delegazione di Torre Annunziata di Napoli e le Associazioni toscane di malattie rare. L' idea è nata dai velisti campani Mario Santini, chirurgo toracico dell' Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli", e Rosario Gracco, imprenditore tessile, Soci della Delegazione della Lega Navale di Torre Annunziata (Na) presieduta

da Antonella Giglio che da subito li ha sostenuti. L' iniziativa, accolta dalla Direzione generale per la Tutela della Salute e dal Centro di Coordinamento Malattie Rare della Regione Campania, si è trasformata nel progetto "Issiamo le vele! Vento in poppa per la ricerca #Thinkrare". L' organizzazione logistica delle tappe nautiche, affidata alla Delegazione Lega Navale di Torre Annunziata (Na), è sostenuta dalla Lega Navale Italiana ed è supportata da Motore Sanità per l' organizzazione delle tappe istituzionali lungo il percorso con il contributo incondizionato di Amicus Therapeutics, Chiesi GRD, Takeda e Medisol. Partecipano all' iniziativa anche i Coordinamenti Malattie Rare delle Regioni Toscana, Lazio e Liguria, in collaborazione con l' Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" e l' Università di Marsiglia. Obiettivo della traversata è favorire occasioni di sensibilizzazione e conoscenza sulle problematiche delle malattie rare anche attraverso la condivisione di buone pratiche e informazioni. Il progetto prevede perciò momenti di confronto e la distribuzione di materiale informativo in ogni tappa. Le due imbarcazioni a vela, condotte in solitario, sono partite dal porto di Torre Annunziata il 6 giugno e arriveranno in Francia, a Marsiglia, dopo circa 20 tappe italiane e 5 tappe francesi. I due velisti sono arrivati al porto di Livorno il 19 giugno e ci resteranno fino al 22 giugno per portare il messaggio che la ricerca sulle malattie rare è importante, che le persone hanno l' occasione di conoscere queste patologie e i campanelli di allarme. Gli approdi, debitamente organizzati dalle Sezioni della Lega Navale lungo la costa, sono momenti di aggregazione per diffondere tale messaggio, oltre alle tavole rotonde istituzionali. Poi i due velisti spiegheranno le vele alla volta dei porti liguri. Simone Bezzini, Assessore



Affari Italiani

Livorno

al Diritto alla Salute e Sanità di Regione Toscana, ha aperto i lavori ringraziando la Regione Campania, tutti gli organizzatori e i partecipanti alla giornata per il prezioso contributo. "Come Regione e come Assessorato abbiamo aderito con entusiasmo a questo progetto che ci offre l'occasione per promuovere, con la forza della sua originalità, la condivisione di esperienze, esigenze, soluzioni per migliorare l'assistenza alle malattie rare. Gli interventi per le malattie rare della nostra Regione, tra i quali il rafforzamento della rete dei centri sul modello reti europee ERN, il programma PDTA, l'attivazione di modelli di riferimento come per la transitional care o il potenziamento dell'attività di screening neonatale, nascono sempre dalla condivisione e dalla collaborazione, in particolare con i centri della rete, il Forum toscano e le associazioni pazienti, con il contributo del nostro Centro di Ascolto e del Registro toscano Malattie rare. Credo fortemente in iniziative come questa che ci permettono di "attraversare" insieme anche ad altre Regioni il mare delle opportunità che lo scenario delle malattie rare ci offre, con un occhio attento anche alle prospettive nazionali con la nuova legge dedicata dello scorso novembre e il Piano nazionale malattie rare, che mi risulta essere in fase di stesura finale". La parola è poi passata ad Antonio Postiglione, Direttore Generale per la Tutela della Salute e il Coordinamento del Sistema Sanitario Regionale Regione Campania. "La Direzione Generale Tutela della Salute ha ideato e realizzato il Progetto "Issiamo le vele", in collaborazione con il CCRMR, perché da sempre ha avuto a cuore l'assistenza dei malati rari e ha creduto fortemente nella diagnosi precoce e nella ricerca. Da poco abbiamo potenziato il Centro di Coordinamento Regionale Malattie Rare allocato presso l'AO dei Colli con ulteriori finanziamenti, con l'obiettivo di continuare a potenziare la rete delle Malattie Rare e di migliorare l'assistenza dei pazienti rari. Abbiamo continuato a lavorare ai percorsi diagnostici terapeutici assistenziali licenziando a fine aprile scorso due nuovi PDTA (Leber e cardiopatie congenite) e a revisionare, grazie ad un monitoraggio continuo, PDTA licenziati nell'anno 2020. Crediamo profondamente nel potere della comunicazione e dell'informazione che rappresentano i due pilastri su cui abbiamo costruito questo progetto. Crediamo ancor più nel lavoro di squadra perché unendo sinergicamente le forze si possono realizzare grandi cose. Motivo questo che ci ha spinti a condividere questa iniziativa campana, nata in collaborazione con la Delegazione della Lega Navale di Torre Annunziata e l'Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli", con la Regione Lazio, la Regione Liguria, la Regione Toscana e l'Università di Marsiglia. Lavorare in sinergia con tutti gli attori coinvolti nella Rete delle Malattie Rare, in particolar modo con le associazioni dei pazienti, da sempre al nostro fianco, ci consentirà di realizzare una sanità in Regione Campania più equa, più efficace, più efficiente e più appropriata". La nostra rete regionale - hanno evidenziato Cecilia Berni, responsabile organizzativa della rete Malattie rare della Regione Toscana e Cristina Scaletti, responsabile clinica della rete Malattie rare della Toscana - è attiva a livello nazionale ed europeo e questo ha favorito negli anni il confronto attivo sulle opportunità di sviluppo per le malattie rare, e pertanto occasioni come questa sono un importante volano per sensibilizzare ulteriormente in questo senso. La collaborazione tra le

Affari Italiani

Livorno

regioni italiane ed europee è inoltre, nello scenario attuale, sempre più determinante per concorrere alla promozione di una ricerca ad ampio raggio e in tempi congrui nonché di una formazione continua e aggiornata". "Le malattie rare rappresentano una sfida importante e allo stesso tempo impegnativa. Se attraverso il mare, che cura ed unisce i popoli, riusciamo a fare conoscere le malattie rare e a fare affrontare al meglio il percorso delle diagnosi precoci ai pazienti e alle famiglie, allora aggiungeremo un'altra goccia nel mare. I malati rari e le loro famiglie hanno bisogno di certezze, di essere ascoltati. Questo progetto va in questa direzione" ha spiegato Antonella Giglio, Presidente della Lega navale di Torre Annunziata di Napoli. Significativo anche il contributo del rappresentante del Forum delle Associazioni toscane delle Malattie rare, Marco Esposito, il quale, dopo aver evidenziato che l'evento ha "un titolo originale che vuole incuriosire, attrarre, interessare, su un tema di grande importanza, ma ancora di poca visibilità, qual è quello delle malattie rare", ha affermato: "Ben venga questa mattinata livornese, a cui il Forum non poteva mancare, per portare la 'testimonianza' delle 56 associazioni che lo compongono. Certo, è un'iniziativa di sensibilizzazione e promozione, non si inaugura una nuova struttura sanitaria, non si enunciano i risultati di una ricerca scientifica innovativa, ma è proprio da momenti come questi che possono nascere idee, collaborazioni, nuovi slanci ed energie. Quale Forum ci piace anche vederci come parte di un grande 'movimento' che agisce e si mobilita per la ricerca, la cura, ed in estrema sintesi per la qualità di vita del malato raro". Durante la tavola rotonda sono stati riportati i dati del Registro Toscano Malattie Rare che testimonia di una intensa attività e significativa attrattività dei centri clinici della rete toscana. Su oltre 67.000 casi inseriti ad oggi nel Registro Toscano, il 34% riguarda pazienti provenienti da fuori regione. Quasi il 30% riguarda pazienti pediatrici e questo riporta all'importanza di strutturare percorsi di transitional care. I centri della rete Toscana secondo i dati del febbraio 2022 emettono oltre 4.000 nuove certificazioni diagnostiche l'anno e una media giornaliera di 44 piani terapeutici. Anche l'attività del Centro di Ascolto malattie rare si è confermata una importante azione di rete. Le persone che si sono rivolte al Centro nel solo anno 2021 sono state complessivamente 1.270, di cui 79 hanno chiamato da fuori regione, per una gestione complessiva attraverso 1.781 contatti che hanno portato a prendere in carico le istanze o direttamente o attraverso la rete di supporto psicologico e sociale e la rete dei centri clinici delle malattie rare. La presentazione sulle reti ERN della Professoressa Marta Mosca, Coordinatrice ERN ReCONNET, Responsabile Centro di Coordinamento Regionale Malattie Muscoloscheletriche e del Tessuto Connettivo, UO Reumatologia AOU Pisana, ha evidenziato come la Toscana partecipi con ben 31 strutture specialistiche presenti in 19 reti di centri di eccellenza selezionati a livello europeo e Toscana è una delle tre strutture italiane coordinatrici di reti europee: la Aou Pisana per la rete ERN ReConnet. Ufficio stampa Motore Sanità comunicazione@motoresanita.it Liliana Carbone - Cell. 347 2642114 Marco Biondi - Cell. 327 8920962 www.motoresanita.it.

Crociere: Livorno, inaugurato punto informazioni in porto

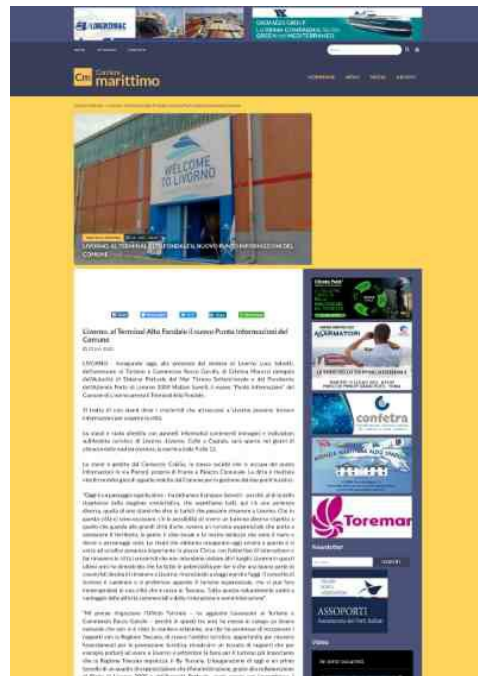
Sindaco: "Stand dice a turisti che possono rimanere in città"

(ANSA) - **LIVORNO**, 21 GIU - Un nuovo 'Punto Informazioni' del Comune di **Livorno** è stato inaugurato oggi dal sindaco Luca Salvetti in **porto**, al Terminal Alto Fondale, una delle banchine dedicate alle navi da crociera. All'inaugurazione hanno preso parte anche Cristina Morucci delegata dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il presidente dell'Azienda **Porto di Livorno** 2000 Matteo Savelli. Si tratta di uno stand dove i crocieristi che attraccano a **Livorno** possono trovare informazioni per scoprire la città. Lo stand è stato allestito con pannelli informativi contenenti immagini e indicazioni sull'Ambito turistico di **Livorno**, Colle e Capraia, sarà aperto nei giorni di attracco delle navi da crociera, la mattina dalle 9 alle 12. Lo stand è gestito dal Consorzio Co&So, la stessa società che si occupa del punto informazioni in via Pieroni, proprio di fronte a Palazzo Comunale. La ditta è risultata vincitrice della gara di appalto indetta dal Comune per la gestione dei due punti turistici. "Oggi è un passaggio significativo - ha dichiarato Salvetti - perché, al di là della ripartenza della stagione crocieristica, che aspettiamo tutti, qui c'è una partenza diversa, quella di uno stand che dice ai turisti che possono rimanere a **Livorno**. Che in questa città ci sono occasioni, c'è la possibilità di vivere un turismo diverso rispetto a quello che guarda alle grandi città d'arte, ovvero un turismo esperienziale che porta a conoscere il territorio, la gente, il cibo locale e le nostre bellezze che sono il mare e storie e personaggi unici. Lo stand che abbiamo inaugurato oggi servirà a questo e si unirà ad un'altra presenza importante in piazza Civica, con l'obiettivo di intercettare e far rimanere in città i crocieristi che non intendono visitare altri luoghi. **Livorno** in questi ultimi anni ha dimostrato che ha tutte le potenzialità per far sì che una buona parte di crocieristi decida di rimanere a **Livorno**, rinunciando a viaggi mordi e fuggi. Il concetto di turismo è cambiato e si preferisce appunto il turismo esperienziale, che si può fare immergendosi in una città che è unica in Toscana. Tutto questo naturalmente andrà a vantaggio delle attività commerciali e della ristorazione e somministrazione". (ANSA).



Livorno, al Terminal Alto Fondale il nuovo Punto Informazioni del Comune

22 Jun, 2022 **LIVORNO** - Inaugurato oggi, alla presenza del sindaco di **Livorno** Luca Salvetti, dell' assessore al Turismo e Commercio Rocco Garufo, di Cristina Morucci delegata dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e del Presidente dell' Azienda **Porto** di **Livorno** 2000 Matteo Savelli, il nuovo "Punto Informazioni" del Comune di **Livorno** presso il Terminal Alto Fondale. Si tratta di uno stand dove i crocieristi che attraccano a **Livorno** possono trovare informazioni per scoprire la città. Lo stand è stato allestito con pannelli informativi contenenti immagini e indicazioni sull' Ambito turistico di **Livorno** - **Livorno**, Colle e Capraia, sarà aperto nei giorni di attracco delle navi da crociera, la mattina dalle 9 alle 12. Lo stand è gestito dal Consorzio Co&So, la stessa società che si occupa del punto informazioni in via Pieroni, proprio di fronte a Palazzo Comunale. La ditta è risultata vincitrice della gara di appalto indetta dal Comune per la gestione dei due punti turistici. 'Oggi è un passaggio significativo - ha dichiarato il sindaco Salvetti - perchè, al di là della ripartenza della stagione crocieristica, che aspettiamo tutti, qui c' è una partenza diversa, quella di uno stand che dice ai turisti che possono rimanere a **Livorno**. Che in questa città ci sono occasioni, c' è la possibilità di vivere un turismo diverso rispetto a quello che guarda alle grandi città d' arte, ovvero un turismo esperienziale che porta a conoscere il territorio, la gente, il cibo locale e le nostre bellezze che sono il mare e storie e personaggi unici. Lo stand che abbiamo inaugurato oggi servirà a questo e si unirà ad un' altra presenza importante in piazza Civica, con l' obiettivo di intercettare e far rimanere in città i crocieristi che non intendono visitare altri luoghi. **Livorno** in questi ultimi anni ha dimostrato che ha tutte le potenzialità per far sì che una buona parte di crocieristi decida di rimanere a **Livorno**, rinunciando a viaggi mordi e fuggi. Il concetto di turismo è cambiato e si preferisce appunto il turismo esperienziale, che si può fare immergendosi in una città che è unica in Toscana. Tutto questo naturalmente andrà a vantaggio delle attività commerciali e della ristorazione e somministrazione'. 'Mi preme ringraziare l' Ufficio Turismo - ha aggiunto l' assessore al Turismo e Commercio Rocco Garufo - perchè in questi tre anni ha messo in campo un lavoro notevole che non si è visto in maniera eclatante, ma che ha permesso di recuperare i rapporti con la Regione Toscana, di creare l' ambito turistico, opportunità per ricevere finanziamenti per la promozione turistica, ricostruire un tessuto di rapporti che per esempio porterà ad avere a **Livorno** a settembre la fiera per il turismo più importante che la Regione Toscana organizza: il By Tuscany. L' inaugurazione di oggi è un primo tassello di un quadro di organizzazione che l' Amministrazione, grazie alla collaborazione di **Porto** di **Livorno** 2000 e dell' Autorità Portuale, vuole creare per l' accoglienza. I crocieristi



Corriere Marittimo

Livorno

e i turisti che decideranno di rimanere a **Livorno** produrranno opportunità di reddito e di occupazione dei cittadini livornesi. In questi giorni l'Amministrazione Comunale ha affidato l'incarico di gestione dei due punti di informazione turistica alla società Co&So che ha vinto l'appalto, con la quale contiamo di mettere in campo un lavoro di programmazione molto intenso. La missione dell'ente pubblico nel turismo è quella di creare e facilitare le condizioni e le opportunità. Poi naturalmente ci deve essere una città che si muove dietro e che si organizza come è accaduto durante la grande mostra di Modigliani. E' necessario creare un sistema di relazioni che deve essere sempre più forte e sempre più connesso, che riesca ad auto organizzarsi'.

In Toscana Confindustria con Confetra

LIVORNO Domani giovedì 22 nella sede di Spedimar-Confetra (via Strozzi 1 Livorno) Confindustria Toscana e Confetra Toscana sottoscriveranno un Protocollo d'Intesa per rafforzare l'integrazione delle loro attività istituzionali. Il cavaliere del Lavoro Piero Neri, nella sua veste di vicepresidente regionale incaricato dal presidente di Confindustria Toscana, Maurizio Bigazzi, e la dottoressa Gloria Dari, presidente di Confetra Toscana, sottoscriveranno un'Intesa che conferma l'identità di obiettivi per il potenziamento delle infrastrutture, indispensabile per il rilancio economico del territorio ed in particolare per la reindustrializzazione della costa toscana. Nel protocollo dice la nota si conviene di dare continuità al metodo di lavoro avviato lo scorso primo dicembre con il Convegno di Confetra Toscana, che ha consentito di conseguire i concreti risultati ufficializzati nel recente incontro con la viceministra Teresa Bellanova. Restano quindi confermate le due priorità: dare impulso e continuità, contando anche sul sostegno verso la Regione ed il Governo delle rispettive Confederazioni regionali e nazionali, alle azioni per la realizzazione delle connessioni ferroviarie e stradali necessarie a valorizzare Darsena Europa e predisporre proposte di merito perché l'idea del rilancio industriale e manifatturiero del territorio divenga progetto sostenuto, anche, dalla conclusione positiva del riconoscimento Ministeriale della Zona Logistica Semplificata. Sul tema dei servizi nautici intanto la stessa Bellanova ha confermato nei giorni scorsi che è essenziale rimangano sotto il controllo e la configurazione di pubblici. Quanto al ruolo e alla natura specifiche delle Autorità di Sistema Portuale Bellanova ha riaffermato la necessità della loro natura pubblica e la centralità del bene pubblico rappresentato dai nostri porti. La viceministra ha annunciato inoltre l'imminente disco verde al Regolamento al Codice della Navigazione.



MVC Toscana Carrelli: team da Formula 1

LIVORNO Ci siamo voluti addentrare nel campo della logistica di magazzino e vendita di carrelli elevatori: strutture e mezzi che, chi lavora nella supply chain, ha a che fare quotidianamente siano essi spedizionieri, compagnie di navigazioni, multinazionali, PMI e operatori logistici. Ci siamo confrontati con il responsabile commerciale della MVC Toscana Carrelli Riccardo Luschi, figlio di uno dei soci dell'azienda, trentenne, lungimirante e competente che sta portando freschezza e brillantezza nel proprio ambiente. Innanzitutto, buon lavoro e auguri. Ne abbiamo tutti bisogno. Signor Luschi, può descrivere brevemente la vostra attività aziendale? MVC Toscana Carrelli non è solo concessionario di carrelli CAT, ma vende piattaforme e gru come mezzi di lavoro scissi dalla catena logistica. Nel locale lavoriamo molto con aziende operanti nella cantieristica nel porto di **Livorno**, a Massa, La Spezia, Lucca e Arezzo, ma anche con corrieri e con chiunque (grandi società e PMI) necessita di noleggio carrelli elevatori. Notiamo che i nostri clienti, quando si presentano da noi, sanno già cosa vogliono. Pertanto l'attività di pura consulenza è più limitata, anche se a molti abbiamo aperto gli occhi con soluzioni innovative: penso ad un tipo di muletto articolato, che combina i vantaggi di un carrello elevatore articolato per corsie strette e di un commissionatore di carico per un funzionamento versatile nelle applicazioni di magazzino. Emerge qualche aspetto positivo e negativo nella vostra catena logistica? Sicuramente un vantaggio riscontrabile è l'applicazione della robotica in grado di ottimizzare e rendere più sicuro il lavoro: non a caso è in aumento l'uso dei veicoli AVG (Automated Guided Vehicle) e la MVC collabora con eccellenze italiane dell'Emilia Romagna. Sono scelte che vogliono privilegiare anche l'aspetto Safety & Security, oltre a migliorare le performance. Anche se la pandemia ha generato difficoltà operative, il mestiere e il tipo di lavoro è rimasto invariato. Chiaramente, l'approvvigionamento di materiali di ricambio ci ha creato e ci crea dei disagi; ma anche il combattimento contro la credenza secondo cui il mezzo elettrico non abbia le stesse capacità performanti del mezzo diesel non è da meno. Quali sono i modelli di punta? E perché? Rispetto a dieci anni fa, è cambiato tutto. Diverse aziende venditrici e concessionarie sono ormai multimarca, con una vasta gamma di componenti originali, equivalenti e di modelli: c'è solo l'imbarazzo della scelta a seconda delle esigenze. Oggi grazie al web si ordina, e domani si riceve il prodotto: proprio come AMAZON insegna! Come sta cambiando la domanda di carrelli, alla luce dei temi di sostenibilità ambientale? C'è un cambio di richiesta delle diverse motorizzazioni termiche ed elettriche? Saper trasmettere nuovi modi di fare impresa, contenuti innovativi ad alto valore tecnologico compatibili con le crescenti richieste di sostenibilità ambientale non è semplice, soprattutto se pensando alla vendita di carrelli elevatori la maggioranza del parco mezzi in utilizzo è purtroppo ancora ad alimentazione termica diesel.



La Gazzetta Marittima

Livorno

Mio padre Marco che ha un'esperienza più che trentennale ha sempre spinto per l'elettrico, ma lo status quo rimane il carrello diesel guidato a mano. In questo senso, per tutte le esigenze in ambito portuale/logistico è più che appurato che si può soddisfare la richiesta con macchine CAT, specializzata nella realizzazione anche di macchine a grande portata a trazione elettrica: grazie alla ricerca ingegneristica una batteria standard, che mediamente pesa 1500 Kg, ha una durata di circa 8 ore. E siamo arrivati all'ottimizzazione dell'estrazione rapida delle batterie (sostituzione in tempi celeri), che permette il lavoro su 4 turni, ossia 24h. Cosa caratterizza i prodotti CAT rispetto alla varietà di concorrenza? L'affidabilità e la potenza del marchio. Chi compra e sceglie i prodotti CAT, lo fa perché sa di affidarsi ad un brand conosciuto e ben strutturato capace di fornire assistenza anche nel corso degli anni. CAT è un'azienda che nasce nei paesi scandinavi e che sta sempre più consolidando in Europa. Cito solo due caratteristiche distintive di CAT: 1. Fornitore di mezzi dotati con ruota posteriore ruotabile a 360°, quindi con sterzo infinito; 2. Capacità di personalizzare pedaliera, leve/mini-leve, console di guida e funzionalità a seconda delle esigenze dei carrellisti. Previsioni per questo anno? Difficile rispondere perché viviamo alla giornata. Sicuramente sulla base degli scorsi anni, posso dire che come azienda siamo fra le poche ad avere incrementato il volume di affari (la concorrenza va al contrario). Il mercato si deve assestare perché da oltre 2 anni viviamo in continua allerta: prima pandemia, oggi guerra, e domani? Stefano Benenati

Un museo virtuale che unisce l' Adriatico, ecco Adrijo

Uno strumento innovativo per valorizzare l' identità e il patrimonio culturale dei territori e promuovere il turismo. È la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network

ANCONA - Un museo virtuale che unisce otto porti del mare Adriatico:

Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Dubrovnik e Spalato. Uno

strumento innovativo per valorizzare l' identità e il patrimonio culturale dei territori e promuovere il turismo. È la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, già on line, realizzata con il progetto europeo

Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia. Remember, acronimo di "REstoring the MEMory of Adriatic ports

sites. Maritime culture to foster Balanced tERritorial growth", è stato

finanziato dal programma di cooperazione europeo Italia-Croazia, con un budget complessivo di 2,8 milioni, per restituire centralità al rapporto **porto-**

città, valorizzando i legami sociali ed economici che si sono sviluppati nel corso dei secoli tra le due sponde dell' Adriatico, e per orientare nuovi

percorsi economici basati sulla cultura e sulla diversificazione del turismo. Il progetto, di cui è capofila l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico

centrale, si chiuderà con un evento, dedicato a "Gli strumenti digitali per la promozione turistica dei territori. Adrijo-Rete culturale dei porti adriatici:

connettere i viaggiatori marittimi, i territori, le comunità", organizzato il 23 giugno ad **Ancona**, nella sede Adsp, alla presenza dei partner. Adrijo, un museo virtuale che unisce l' Adriatico L' unicità della dimensione adriatica e la sua

rappresentazione come unico ecosistema geografico, che condivide storia, storie, espressioni ed esperienze, trovano forma nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano di Adriatico e quello croato

Jadransko. L' obiettivo è la promozione congiunta del patrimonio culturale marittimo dei porti adriatici, per inserire nell' offerta turistica anche i saperi e le loro storie rafforzando quindi il legame con la tradizione culturale marittima, fattore

di identità del rapporto **porto-**città. Ognuno degli otto scali del network Adrijo (gli italiani **Ancona**, Venezia, Trieste, Ravenna, i croati Rijeka, Zara, Dubrovnik, Spalato) ha inserito nella piattaforma video, clip audio, modelli 3D,

panoramiche da drone, foto, testi, per raccontare la cultura marittima e del territorio. La piattaforma multimediale, in lingua inglese, italiana e croata, presenta una parte comune agli otto porti, che introduce il visitatore nel concetto di

Adriatico come luogo delle comuni radici storiche e culturali dei porti e delle città che vi si affacciano. Differenti le chiavi di lettura per visitare Adrijo: attraverso una scelta geografica, approfondendo quanto caricato per ciascun

porto, oppure navigando attraverso le tre categorie comuni, tradizioni e cultura, storie e patrimonio. Testimonial del network Adrijo è Franco Farinelli, geografo. Per il **porto** di **Ancona**, con il coordinamento di Cristiana Colli, curatrice

del progetto, sono stati raccolti 90 fra materiali



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

originali, contributi esterni e testimonianze dalle varie realtà della comunità portuale presentati, in una prima fase, sotto forma di materiali audio-visivi, fotografici, storie e testi nel sito web Buon Vento. Tutto il patrimonio, ulteriormente incrementato, fa ora parte del Museo virtuale del porto di Ancona visitabile al link <https://www.adrijo.eu/it/port/ancona>. «Con Adrijo, un' iniziativa con cui si è costruito un percorso di condivisione e di appartenenza fra le sponde italiane e croate del mare Adriatico, presentiamo la ricchezza culturale delle comunità portuali coinvolte - afferma Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Un patrimonio che rappresenta un biglietto da visita innovativo per far conoscere ai passeggeri, ai crocieristi e a tutti i turisti la bellezza e l'unicità di questi territori». Il programma L' evento di chiusura del progetto Remember, che si svolgerà il 23 giugno alle 11 nella Sala Marconi dell' Autorità di sistema portuale ad Ancona, sarà dedicato a "Gli strumenti digitali per la promozione turistica dei territori. Adrijo-Rete culturale dei porti adriatici: connettere i viaggiatori marittimi, i territori, le comunità". I risultati del progetto Remember saranno illustrati da Guido Vettorel, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, mentre Anthony La Salandra, direttore Risposte Turismo, parlerà del trend del turismo nell' area adriatica. Seguirà la tavola rotonda "Flussi di passeggeri marittimi come leva per la promozione del turismo sostenibile", coordinata dal giornalista Michele Romano, Il Sole 24 Ore, a cui parteciperanno Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, il rappresentante della Regione Marche, Doni tambuk, general manager Zadar Port Authority, Mihaela Kadija, direttore Zadar Region Tourist Board, Francesco Galiotti, direttore nazionale Italia Clia-Cruise Lines International Association, e Lorenzo Vera, vicepresidente MedCruise. Il punto sul futuro della cooperazione realizzato con il programma europeo Italia-Croazia chiuderà l' iniziativa con gli interventi di Anna Flavia Zuccon, Managing Authority director Italy-Croatia Programme, e di Annalisa Fazzini Università di Teramo-Approdi Plus Project.

Rete di otto porti-musei dell'Adriatico per un museo virtuale

Il 23 giugno l'evento finale: Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Dubrovnik e Spalato gli scali coinvolti.

Redazione

ANCONA Un museo virtuale che unisce otto porti del mare Adriatico: Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Dubrovnik e Spalato. Uno strumento innovativo per valorizzare l'identità e il patrimonio culturale dei territori e promuovere il turismo. È la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, già on line, realizzata con il progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia. Remember, acronimo di REstoring the MEMory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tERritorial growth, è stato finanziato dal programma di cooperazione europeo Italia-Croazia, con un budget complessivo di 2,8 milioni, per restituire centralità al rapporto porto-città, valorizzando i legami sociali ed economici che si sono sviluppati nel corso dei secoli tra le due sponde dell'Adriatico, e per orientare nuovi percorsi economici basati sulla cultura e sulla diversificazione del turismo. Il progetto, di cui è capofila l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, si chiuderà con un evento, dedicato a Gli strumenti digitali per la promozione turistica dei territori. Adrijo-Rete culturale dei porti adriatici: connettere i viaggiatori marittimi, i territori, le comunità, organizzato il 23 giugno ad Ancona, nella sede **Adsp**, alla presenza dei partner. Adrijo, un museo virtuale che unisce l'Adriatico L'unicità della dimensione adriatica e la sua rappresentazione come unico ecosistema geografico, che condivide storia, storie, espressioni ed esperienze, trovano forma nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano di Adriatico e quello croato Jadransko. L'obiettivo è la promozione congiunta del patrimonio culturale marittimo dei porti adriatici, per inserire nell'offerta turistica anche i saperi e le loro storie rafforzando quindi il legame con la tradizione culturale marittima, fattore di identità del rapporto porto-città. Ognuno degli otto scali del network Adrijo (gli italiani Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, i croati Rijeka, Zara, Dubrovnik, Spalato) ha inserito nella piattaforma video, clip audio, modelli 3D, panoramiche da drone, foto, testi, per raccontare la cultura marittima e del territorio. La piattaforma multimediale, in lingua inglese, italiana e croata, presenta una parte comune agli otto porti, che introduce il visitatore nel concetto di Adriatico come luogo delle comuni radici storiche e culturali dei porti e delle città che vi si affacciano. Differenti le chiavi di lettura per visitare Adrijo: attraverso una scelta geografica, approfondendo quanto caricato per ciascun porto, oppure navigando attraverso le tre categorie comuni, tradizioni e cultura, storie e patrimonio. Testimonial del network Adrijo è Franco Farinelli, geografo. Per il porto di Ancona, con il coordinamento di Cristiana Colli, curatrice del progetto, sono stati raccolti 90 fra materiali originali, contributi esterni e testimonianze dalle varie realtà della comunità



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

portuale presentati, in una prima fase, sotto forma di materiali audio-visivi, fotografici, storie e testi nel sito web Buon Vento. Tutto il patrimonio, ulteriormente incrementato, fa ora parte del Museo virtuale del porto di Ancona visitabile al link <https://www.adrijo.eu/it/port/ancona>. Il presidente Garofalo, Adrijo per far conoscere la ricchezza culturale delle comunità portuali Con Adrijo, un'iniziativa con cui si è costruito un percorso di condivisione e di appartenenza fra le sponde italiane e croate del mare Adriatico, presentiamo la ricchezza culturale delle comunità portuali coinvolte afferma Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Un patrimonio che rappresenta un biglietto da visita innovativo per far conoscere ai passeggeri, ai crocieristi e a tutti i turisti la bellezza e l'unicità di questi territori. Il programma dell'evento Remember L'evento di chiusura del progetto Remember, che si svolgerà il 23 giugno alle 11 nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale ad Ancona, sarà dedicato a Gli strumenti digitali per la promozione turistica dei territori. Adrijo-Rete culturale dei porti adriatici: connettere i viaggiatori marittimi, i territori, le comunità. I risultati del progetto Remember saranno illustrati da Guido Vettorel, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, mentre Anthony La Salandra, direttore Risposte Turismo, parlerà del trend del turismo nell'area adriatica. Seguirà la tavola rotonda Flussi di passeggeri marittimi come leva per la promozione del turismo sostenibile, coordinata dal giornalista Michele Romano, Il Sole 24 Ore, a cui parteciperanno Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, il rappresentante della Regione Marche, Doni tambuk, general manager Zadar Port Authority, Mihaela Kadija, direttore Zadar Region Tourist Board, Francesco Galiotti, direttore nazionale Italia Clia-Cruise Lines International Association, e Lorenzo Vera, vicepresidente MedCruise. Il punto sul futuro della cooperazione realizzato con il programma europeo Italia-Croazia chiuderà l'iniziativa con gli interventi di Anna Flavia Zuccon, Managing Authority director Italy-Croatia Programme, e di Annalisa Fazzini Università di Teramo-Approdi Plus Project.

Biodigestore, No al Fossile e Fridays for future rispondono a Zingaretti

CIVITAVECCHIA - "Ieri, a margine di un' iniziativa organizzata al molo Giovanni Paolo II per presentare l' entrata della Capitaneria di **Porto** nel NUE, il governatore Zingaretti, intervistato da alcuni cronisti locali, ha rilasciato alcune sconcertanti dichiarazioni sulla transizione ecologica e sul biodigestore". Inizia così una nota del Collettivo No al Fossile - Civitavecchia e di Fridays for Future - Civitavecchia. "Nelle sue parole - continuano -, in verità assai confuse e retoriche, abbiamo colto più imbarazzo che arroganza e questo la dice lunga su quale sia lo stato d' animo delle istituzioni quando si parla di Civitavecchia e della sua volontà di emanciparsi per sempre dal cappio delle fonti inquinanti. Ma andiamo per ordine. In primo luogo il governatore della regione Lazio, pungolato sulla questione del biodigestore da 120mila tonnellate recentemente autorizzato dai suoi uffici, prova ad eludere la domanda e, come si dice dalle nostre parti, "la butta in caciara". Parla di una Civitavecchia senza carbone - come se il PNIEC lo avesse scritto lui -, confonde per ben due volte biogas e turbogas e chiude poi il suo eloquio sostenendo, con tre anni di ritardo, quello che i comitati locali sostengono in tutti i loro interventi pubblici e cioè che la lotta all' inquinamento non può essere separata dalle questioni sociali e occupazionali. Ad essere sinceri, ci ha fatto piacere il suo interesse istituzionale per lo sviluppo della logistica portuale e retroportuale, ma, allo stesso tempo, siamo costretti a registrare che nelle sue parole e nel suo continuo sghignazzare non c' è stato neanche un insignificante riferimento a quella filiera industriale legata alle rinnovabili, all' eolico offshore e all' idrogeno verde che proprio la Regione Lazio avrebbe inserito nel piano di transizione ecologica recentemente presentato all' aula Pucci di Civitavecchia. La domanda a questo punto nasce spontanea: ma il governatore parla con il suo assessorato alla transizione ecologica oppure ognuno agisce da battitore libero? C' è però una cosa assai più fastidiosa e sconcertante della retorica autocelebrativa e del pressapochismo. Ancora una volta si prova a far passare il concetto che l' autorizzazione a costruire un nuovo gigantesco biodigestore - questo sì funzionale alla produzione del biometano - sia semplicemente una questione tecnica, asettica e burocratica come se lui, il governatore sghignazzante, fosse pagato dalla cittadinanza per osservare passivamente l' azione autonoma di uffici e dirigenti. Non è così e questo Zingaretti lo sa bene. Il Governatore sa benissimo che la comunità di Civitavecchia è stufa di sottostare ai diktat politici di gente che non vive il territorio e che ha pure la sfacciataggine di autoassolversi. La nostra città ha detto e ribadito il suo secco NO al biodigestore e ad ogni altra fonte inquinante. Se ne facciamo una ragione tecnici, politici, funzionari, società private e se ne faccia una ragione anche Zingaretti. Il tempo della caciara è finito!". ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Parte un nuovo traffico di bitume al porto di Civitavecchia

Per la prima volta in Italia lo scarico avverrà direttamente sui camion. Il presidente Musolino: "Stiamo concretizzando la necessaria diversificazione delle attività dello scalo". Oggi alla banchina 24 la prima nave da 1500 tonnellate: a regime il traffico della Sodeco, che si avvale dell' impresa portuale Cilp, raggiungerà le 90.000 tonnellate

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia è il primo scalo italiano dove si scarica il bitume direttamente sui camion, senza passare da depositi dedicati. Il traffico della società So.De.Co., che si avvale dell' impresa art. 16 Cilp, oggi ha visto l' arrivo della prima nave alla banchina 24. La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina. Il lavoro amministrativo dell' **AdSP** per consentire al porto di acquisire questo nuovo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70mila e le 90mila tonnellate l' anno, è stato particolarmente complesso ed è iniziato diversi mesi fa. L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale come previsto dall' art. 8 comma F della legge 84 ha istituito, in una prima fase, un gruppo di lavoro coordinato dalla stessa **AdSP**, con il dirigente Lelio Matteuzzi, con Agenzia delle Dogane, Capitaneria di Porto, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e comando provinciale dei Vigili del Fuoco, per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel porto di Civitavecchia, senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline. Successivamente si è reso necessario convocare anche una commissione ex art. 48 Cod. Nav., che, con la condivisione del Mims, ha dato ulteriori indicazioni al gruppo di lavoro, sulla base delle quali l' **AdSP** ha rilasciato l' autorizzazione all' introduzione del traffico del bitume con modalità Ship to Truck nel porto di Civitavecchia, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934. Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l' arrivo di una nave al mese (poi diventeranno 2). Particolarmente soddisfatto il presidente dell' **AdSP** Pino Musolino, che stamattina si è recato in banchina per un sopralluogo prima dell' inizio delle operazioni: "Questo lavoro rappresenta l' inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. È l' esempio di come questa attività che abbiamo iniziato per la differenziazione dei traffici si stia concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali di essere una delle materie necessarie alla realizzazione di opere e interventi di grande importanza. Il porto di Civitavecchia, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio, ma del **Sistema** Paese: al servizio di quel lavoro che l' Italia deve portare a termine per la ripresa



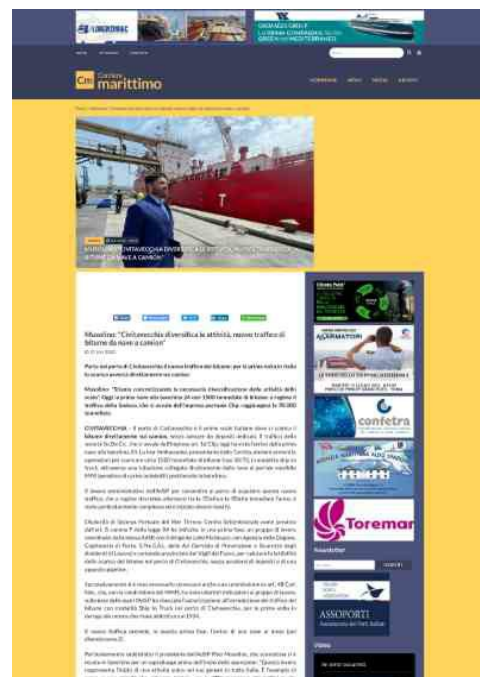
CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e per realizzare quanto previsto dal Pnrr".

Musolino: "Civitavecchia diversifica le attività, nuovo traffico di bitume da nave a camion"

21 Jun, 2022 Parte nel **porto** di **Civitavecchia** il nuovo traffico del bitume: per la prima volta in Italia lo scarico avverrà direttamente sui camion Musolino: "Stiamo concretizzando la necessaria diversificazione delle attività dello scalo". Oggi la prima nave alla banchina 24 con 1500 tonnellate di bitume: a regime il traffico della Sodeco, che si avvale dell' impresa portuale Cilp, raggiungerà le 90.000 tonnellate. **CIVITAVECCHIA** - Il **porto** di **Civitavecchia** è il primo scalo italiano dove si scarica il bitume direttamente sui camion, senza passare da depositi dedicati. Il traffico della società So.De.Co., che si avvale dell' impresa art. 16 Cilp, oggi ha visto l' arrivo della prima nave alla banchina 24. La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina. Il lavoro amministrativo dell' AdSP per consentire al **porto** di acquisire questo nuovo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70mila e le 90mila tonnellate l' anno, è stato particolarmente complesso ed è iniziato diversi mesi fa. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale come previsto dall' art. 8 comma F della legge 84 ha istituito, in una prima fase, un gruppo di lavoro coordinato dalla stessa AdSP, con il dirigente Lelio Matteuzzi, con Agenzia delle Dogane, Capitaneria di **Porto**, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e comando provinciale dei Vigili del Fuoco, per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel **porto** di **Civitavecchia**, senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline. Successivamente si è reso necessario convocare anche una commissione ex art. 48 Cod. Nav., che, con la condivisione del MIMS, ha dato ulteriori indicazioni al gruppo di lavoro, sulla base delle quali l' AdSP ha rilasciato l' autorizzazione all' introduzione del traffico del bitume con modalità Ship to Truck nel **porto** di **Civitavecchia**, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934. Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l' arrivo di una nave al mese (poi diventeranno 2). Particolarmente soddisfatto il presidente dell' AdSP Pino Musolino, che stamattina si è recato in banchina per un sopralluogo prima dell' inizio delle operazioni: "Questo lavoro rappresenta l' inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. È l' esempio di come questa attività che abbiamo iniziato per la differenziazione dei traffici si stia concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali di essere una delle materie necessarie alla realizzazione di opere e interventi di grande importanza. Il **porto** di **Civitavecchia**, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio,



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ma del Sistema Paese: al servizio di quel lavoro che l'Italia deve portare a termine per la ripresa e per realizzare quanto previsto dal PNRR". Nelle Foto: Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del MAr Tirreno Centro Settentrionale, sulla banchina 24 per un sopralluogo prima dell'inizio delle operazioni.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Parte nel porto di Civitavecchia il nuovo traffico del bitume

Per la prima volta in Italia lo scarico avverrà direttamente sui camion Musolino: "Stiamo concretizzando la necessaria diversificazione delle attività dello scalo". Oggi la prima nave alla banchina 24 con 1500 tonnellate di bitume: a regime il traffico della Sodeco, che si avvale dell' impresa portuale Cilp, raggiungerà le 90.000 tonnellate.

Civitavecchia - Il **porto** di **Civitavecchia** è il primo scalo italiano dove si scarica il bitume direttamente sui camion, senza passare da depositi dedicati. Il traffico della società So.De.Co., che si avvale dell' impresa art. 16 Cilp, oggi ha visto l' arrivo della prima nave alla banchina 24. La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina. Il lavoro amministrativo dell' AdSP per consentire al **porto** di acquisire questo nuovo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70mila e le 90mila tonnellate l' anno, è stato particolarmente complesso ed è iniziato diversi mesi fa. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale come previsto dall' art. 8 comma F della legge 84 ha istituito, in una prima fase, un gruppo di lavoro coordinato dalla stessa AdSP, con il dirigente Lelio Matteuzzi, con Agenzia delle Dogane, Capitaneria di **Porto**, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e comando provinciale dei Vigili del Fuoco, per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel **porto** di **Civitavecchia**, senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline. Successivamente si è reso necessario convocare anche una commissione ex art. 48 Cod. Nav., che, con la condivisione del MIMS, ha dato ulteriori indicazioni al gruppo di lavoro, sulla base delle quali l' AdSP ha rilasciato l' autorizzazione all' introduzione del traffico del bitume con modalità Ship to Truck nel **porto** di **Civitavecchia**, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934. Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l' arrivo di una nave al mese (poi diventeranno 2). Particolarmente soddisfatto il presidente dell' AdSP Pino Musolino, che stamattina si è recato in banchina per un sopralluogo prima dell' inizio delle operazioni: "Questo lavoro rappresenta l' inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. È l' esempio di come questa attività che abbiamo iniziato per la differenziazione dei traffici si stia concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali di essere una delle materie necessarie alla realizzazione di opere e interventi di grande importanza. Il **porto** di **Civitavecchia**, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio, ma del Sistema Paese: al servizio di quel lavoro che l' Italia deve portare a termine per la ripresa



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e per realizzare quanto previsto dal PNRR". Nelle Foto: Pino Musolino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del MAr Tirreno Centro Settentrionale, sulla banchina 24 per un sopralluogo prima dell' inizio delle operazioni.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuovo traffico di bitume al porto di Civitavecchia scaricato in modalità ship to truck

Previsto un volume di 70-90mila tonnellate l'anno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha annunciato l'arrivo nel **porto** di **Civitavecchia** della prima nave che inaugura un nuovo traffico di bitume, che per la prima volta in Italia verrà scaricato direttamente sui camion senza passare da depositi dedicati. Si tratta della nave bitumiera Iver Ambassador della Vroon, proveniente dalla Turchia, che domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1.500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina. Il traffico avviene per conto della società So.De.Co., che si avvale per le operazioni in **porto** della Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali (CILP). L'AdSP ha evidenziato che per acquisire questo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70mila e le 90mila tonnellate l'anno, è stato necessario un lavoro amministrativo da parte dell'ente particolarmente complesso che è iniziato diversi mesi, prima costituendo, come previsto dall'art. 8 comma F della legge 84, un gruppo di lavoro coordinato dalla stessa AdSP con Agenzia delle Dogane, Capitaneria di **Porto**, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e comando provinciale dei Vigili del Fuoco, per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel **porto** di **Civitavecchia** senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline, mentre successivamente si è reso necessario convocare anche una commissione ex art. 48 Cod. Nav., che, con la condivisione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha dato ulteriori indicazioni al gruppo di lavoro, sulla base delle quali l'AdSP ha rilasciato l'autorizzazione all'introduzione del traffico del bitume con modalità ship to truck, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934. «Questo lavoro - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Pino Musolino - rappresenta l'inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. È l'esempio di come questa attività che abbiamo iniziato per la differenziazione dei traffici si stia concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali di essere una delle materie necessarie alla realizzazione di opere e interventi di grande importanza. Il **porto** di **Civitavecchia**, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio, ma del Sistema Paese: al servizio di quel lavoro che l'Italia deve portare a termine per la ripresa e per realizzare quanto previsto dal PNRR». In questa prima fase il nuovo traffico prevede l'arrivo al **porto** di **Civitavecchia** di una nave al mese, per poi salire a due scali mensili.



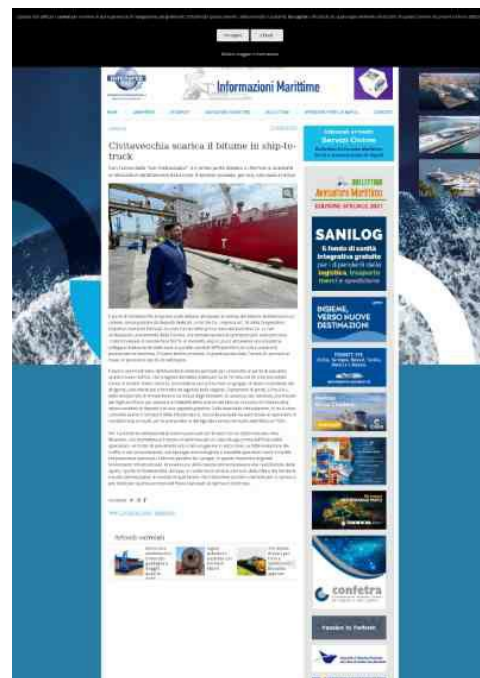
Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia scarica il bitume in ship-to-truck

Con l'arrivo della "Iver Ambassador", è il primo porto italiano a rifornire le autobotti di idrocarburi direttamente dalla nave. Il servizio prevede, per ora, una nave al mese

Il **porto** di **Civitavecchia** è il primo scalo italiano ad avviare lo scarico del bitume direttamente sui camion, senza passare da depositi dedicati. La So.De.Co., impresa art. 16 della Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali, ha visto l'arrivo della prima nave alla banchina 24. La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, che domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1,500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina. Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l'arrivo di una nave al mese, in previsione poi di un raddoppio. Il lavoro amministrativo dell'Autorità di sistema portuale per consentire al **porto** di acquisire questo nuovo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70 mila e le 90 mila tonnellate l'anno, è iniziato diversi mesi fa, istituendo in una prima fase un gruppo di lavoro coordinato dal dirigente Lelio Matteuzzi e formato da Agenzia delle dogane, Capitaneria di **porto**, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e dal comando provinciale dei Vigili del Fuoco per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel **porto** di **Civitavecchia**, senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline. Sulla base delle consultazioni, in cui è stato coinvolto anche il ministero delle Infrastrutture, l'autorità portuale ha autorizzato le operazioni in modalità ship to truck, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934. Per il presidente dell'autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, che stamattina si è recato in banchina per un sopralluogo prima dell'inizio delle operazioni, «è l'inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. La differenziazione dei traffici si sta concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio, in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali, di essere una delle materie prime necessarie alla realizzazione delle opere. Il **porto** di **Civitavecchia**, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio ma del sistema paese, al servizio di quel lavoro che l'Italia deve portare a termine per la ripresa e per realizzare quanto previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza».

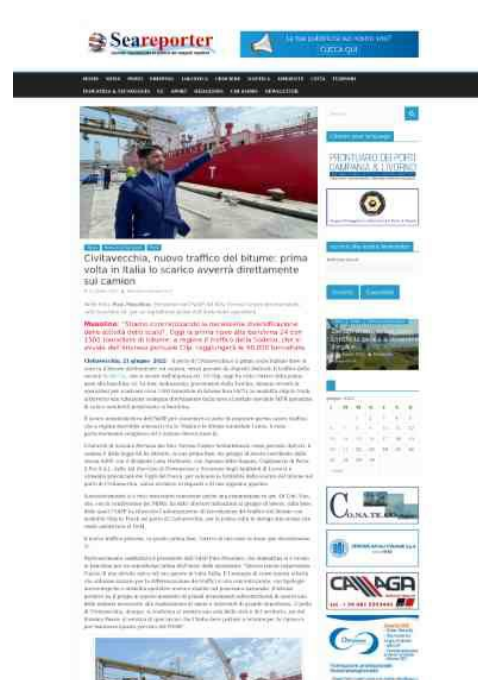


Civitavecchia, nuovo traffico del bitume: prima volta in Italia lo scarico avverrà direttamente sui camion

Nelle Foto: Pino Musolino, Presidente dell' AdSP del MAr Tirreno Centro Settentrionale, sulla banchina 24 per un sopralluogo prima dell' inizio delle operazioni.

Redazione Seareporter.it

Musolino: "Stiamo concretizzando la necessaria diversificazione delle attività dello scalo". Oggi la prima nave alla banchina 24 con 1500 tonnellate di bitume: a regime il traffico della Sodeco, che si avvale dell' impresa portuale Cilp, raggiungerà le 90.000 tonnellate. **Civitavecchia**, 21 giugno 2022 - Il **porto di Civitavecchia** è il primo scalo italiano dove si scarica il bitume direttamente sui camion, senza passare da depositi dedicati. Il traffico della società So.De.Co., che si avvale dell' impresa art. 16 Cilp, oggi ha visto l' arrivo della prima nave alla banchina 24. La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, domani avvierà le operazioni per scaricare circa 1500 tonnellate di bitume fuso 50/70, in modalità ship to truck, attraverso una tubazione collegata direttamente dalla nave al portale mobile MFR (pensilina di carico autobotti) posizionato in banchina. Il lavoro amministrativo dell' AdSP per consentire al **porto** di acquisire questo nuovo traffico, che a regime dovrebbe attestarsi tra le 70mila e le 90mila tonnellate l' anno, è stato particolarmente complesso ed è iniziato diversi mesi fa. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale come previsto dall' art. 8 comma F della legge 84 ha istituito, in una prima fase, un gruppo di lavoro coordinato dalla stessa AdSP, con il dirigente Lelio Matteuzzi, con Agenzia delle Dogane, Capitaneria di **Porto**, S.Pre.S.A.L. della Asl (Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro) e comando provinciale dei Vigili del Fuoco, per valutare la fattibilità dello scarico del bitume nel **porto** di **Civitavecchia**, senza avvalersi di depositi e di una apposita pipeline. Successivamente si è reso necessario convocare anche una commissione ex art. 48 Cod. Nav., che, con la condivisione del MIMS, ha dato ulteriori indicazioni al gruppo di lavoro, sulla base delle quali l' AdSP ha rilasciato l' autorizzazione all' introduzione del traffico del bitume con modalità Ship to Truck nel **porto** di **Civitavecchia**, per la prima volta in deroga alla norma che risale addirittura al 1934. Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l' arrivo di una nave al mese (poi diventeranno 2). Particolarmente soddisfatto il presidente dell' AdSP Pino Musolino, che stamattina si è recato in banchina per un sopralluogo prima dell' inizio delle operazioni: "Questo lavoro rappresenta l' inizio di una attività unica nel suo genere in tutta Italia. È l' esempio di come questa attività che abbiamo iniziato per la differenziazione dei traffici si stia concretizzando, con tipologie merceologiche e modalità operative nuove e inedite nel panorama nazionale. Il bitume peraltro ha il pregio in questo momento di grandi investimenti infrastrutturali di essere una delle materie necessarie alla realizzazione di opere e interventi di grande importanza. Il **porto** di **Civitavecchia**, dunque, si conferma al servizio non solo della città e del territorio,



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ma del Sistema Paese: al servizio di quel lavoro che l'Italia deve portare a termine per la ripresa e per realizzare quanto previsto dal PNRR". Pino Musolino.

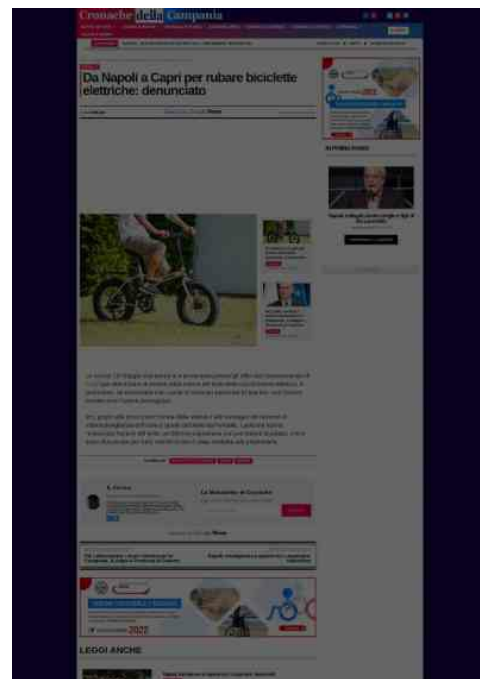
Cronache Della Campania

Napoli

Da Napoli a Capri per rubare biciclette elettriche: denunciato

A. Carlino

Lo scorso 19 maggio una donna si è presentata presso gli uffici del Commissariato di Capri per denunciare di essere stata vittima del furto della sua bicicletta elettrica; in particolare, ha raccontato che, uscita di casa per prelevare la sua bici, non l'aveva trovata dove l'aveva posteggiata. Ieri, grazie alla descrizione fornita dalla vittima e alle immagini del sistema di videosorveglianza dell'isola e quelle dell' **Autorità Portuale**, i poliziotti hanno rintracciato l'autore del furto, un 29enne napoletano con precedenti di polizia, che è stato denunciato per furto mentre la bici è stata restituita alla proprietaria.



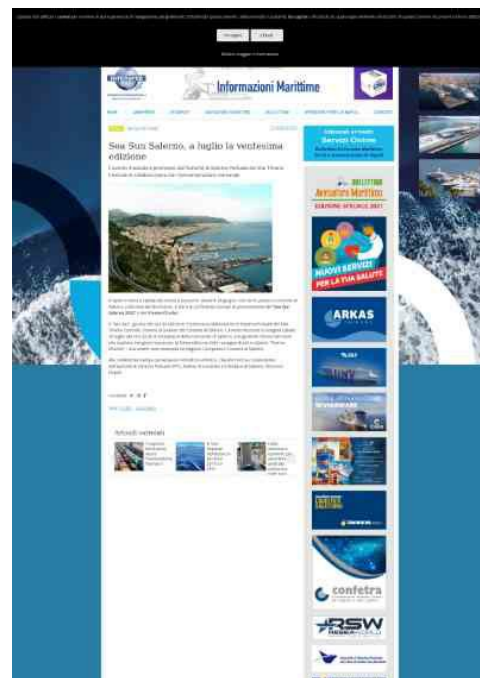
Informazioni Marittime

Napoli

Sea Sun Salerno, a luglio la ventesima edizione

L'evento musicale è promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in collaborazione con l'amministrazione comunale

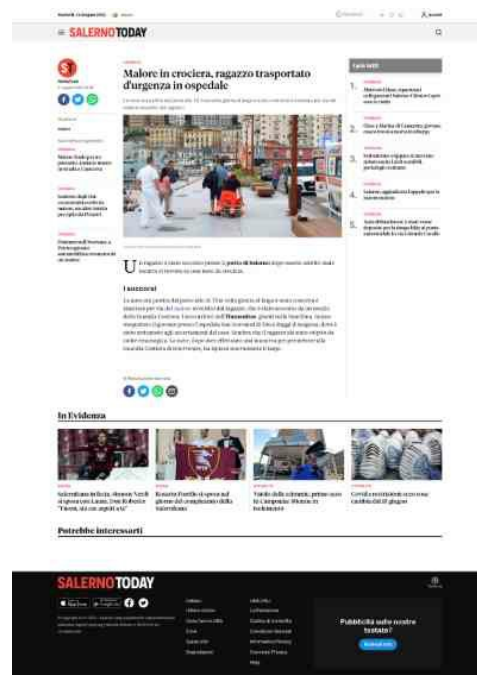
A Salerno mare e spettacolo vanno a braccetto. Venerdì 24 giugno, ore 09.45, presso il Comune di Salerno, nella Sala del Gonfalone, si terrà la conferenza stampa di presentazione del "Sea Sun Salerno 2022" e del Premio Charlot. Il "Sea Sun", giunto alla sua XX edizione, è promosso dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, insieme al sindaco del Comune di Salerno. L'evento musicale si svolgerà sabato 16 luglio alle ore 20,30 al Sottopiazza della Concordia di Salerno, inaugurando l'Arena del Mare che ospiterà, nei giorni successivi, la 34ma edizione della rassegna d'arte e cabaret "Premio Charlot". I due eventi sono sostenuti da Regione Campania e Comune di Salerno. Alla conferenza stampa partecipano il direttore artistico, Claudio Tortora, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** MTC, Andrea Annunziata e il Sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli.



Malore in crociera, ragazzo trasportato d' urgenza in ospedale

La nave era partita dal porto alle 18. Una volta giunta al largo è stata costretta a rientrare per via del malore avvertito dal ragazzo

Un ragazzo è stato soccorso presso il porto di Salerno dopo essersi sentito male mentre si trovava su una nave da crociera. I soccorsi La nave era partita dal porto alle 18. Una volta giunta al largo è stata costretta a rientrare per via del malore avvertito dal ragazzo, che è stato soccorso da un mezzo della Guardia Costiera. I soccorritori dell' Humanitas , giunti sulla banchina, hanno trasportato il giovane presso l' ospedale San Giovanni di Dio e Ruggi d' Aragona, dove è stato sottoposto agli accertamenti del caso. Sembra che il ragazzo sia stato colpito da colite emorragica. La nave, dopo aver effettuato una manovra per permettere alla Guardia Costiera di intervenire, ha ripreso nuovamente il largo.



CONFERENZA FINALE ED EVENTO DI INCOMING DEL PROGETTO ECSYT

Entra nel vivo il progetto sul tema Sostenibilità nei trasporti 'ECSYT - Enhancing Cooperation and Synergies of Transport in the Southern Adriatic Ports'

Enhancing Cooperation and Synergies of Transport in the Southern Adriatic Ports', iniziativa promossa dalla Confederazione Nazionale dell' Artigianato e della Piccola Media Impresa sede di Brindisi (CNA Brindisi) nell' ambito del programma INTERREG IPA CBC Italia - Albania - Montenegro 2014/2020, con la realizzazione di due appuntamenti in ambito di trasporto sostenibile: una conferenza finale ed un evento di incoming con cui si chiude il progetto ECSYT . La conferenza finale dal titolo 'Portualità green: la rotta verso uno sviluppo sostenibile dei trasporti nell' **Adriatico meridionale**' avrà luogo il 23 giugno 2022 nella Sala Conferenza dell' **Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Meridionale** di Brindisi, al fine di promuovere temi relativi alla tutela e valorizzazione dell' ambiente nella gestione dei sistemi portuali e ai nuovi input circa la sostenibilità del trasporto marittimo e del settore nautico, con il seguente programma della giornata che avrà inizio alle 9.30 . Saluti Riccardo Rossi - Sindaco di Brindisi Antonio Matarrelli - Presidente della Provincia di Brindisi Franco Gentile - Presidente CNA Brindisi Interventi **Ugo Patroni Griffi** - Presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** 'La sfida della sostenibilità per la competitività delle infrastrutture portuali' Teo Titi - Presidente OPS (Operatori portuali salentini) 'Un nuovo corso per la sostenibilità del trasporto marittimo' 11:15 Coffee Break Florian Bilali - Amministratore CEDIR Center for Economic Development and International Relation Andrea Poggio - Segreteria Nazionale Legambiente Puglia 'La tutela e la valorizzazione dell' ambiente nella gestione dei sistemi portuali' 13:00 Light Lunch 14:00 Ripresa dei lavori Angelo Colucci - Project Manager DiTNE 'Il DEASP - Documento di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali: il caso AdSPMAM' Luciana Carella - Dirigente AAGGL S.T.P. Brindisi 'Il progetto SuMo - Una motobarca ibrida nel porto di Brindisi' Marco Alvisi - Direttore Generale Cetma 'Innovazione su materiali e processi per la sostenibilità nella nautica' Modera Cosimo Consales - Giornalista Un' occasione utile, dunque, di confronto e scambio di buone pratiche in ottica 'green' creando connessioni oltre **mare**, grazie alle opportunità offerte dai progetti di cooperazione territoriale INTERREG.



EVENTO PER LA CREAZIONE DI UN NETWORK SULLA FUTURA COLLABORAZIONE TRA GLI ENTI COINVOLTI NEL PROGETTO DOCK-BI IN VISTA DELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2021/2027 -

(AGENPARL) - **BRINDISI** mar 21 giugno 2022 È in programma per il 22 giugno 2022, a partire dalle ore 10.30, presso la sala Guadalupi di Palazzo di città, un evento di networking organizzato dal Comune di **Brindisi** nell' ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera DOCK-BI- 'Development Of Connections between the Key ports of **Brindisi** and Igoumenitsa', finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, per il quale Comune di **Brindisi** risulta Partner di Progetto. L' evento consentirà di creare un vero e proprio network tra i partner progettuali che sancisce la volontà degli stessi nel continuare la collaborazione nell' ambito del settore marittimo nella futura Programmazione Europea 2021/2027, con particolare riguardo alla Cooperazione Territoriale Grecia-Italia 2021/2027. Oltre all' analisi sullo stato dell' arte delle attività, verrà sottoscritto un Memorandum of Understanding con il quale gli enti coinvolti si impegnano a promuovere lo sviluppo e l' attuazione congiunta di programmi e progetti relativi al settore dei trasporti marittimi o qualsiasi altro settore di interesse comune, in particolare nel quadro del Programma Interreg Grecia-Italia. DOCK-BI, finanziato nell' ambito dell' Asse Prioritario 3 (Sistema sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che intende ammodernare il sistema portuale di **Brindisi** e di Igoumenitsa implementando azioni infrastrutturali strategiche per il trasporto marittimo e l' accessibilità ai porti, nonché l' integrazione degli stessi con le aree adiacenti. Il progetto prevede la riqualificazione dell' area di parcheggio antistante il terminal Costa Morena a **Brindisi**, per la sosta di camion e auto in transito da e per la Grecia, e la riqualificazione delle aree adiacenti e delle strade di accesso al **porto** di **Brindisi**, con la costruzione di una rotatoria all' incrocio della strada principale che va dal centro città al **porto**, nonché l' efficientamento del sistema di illuminazione delle torri faro nell' area di Costa Morena Ovest. Sul fronte greco invece, il progetto prevede il completamento del terzo terminal passeggeri nel **porto** di Igoumenitsa e un ammodernamento dell' illuminazione stradale sulle principali strade che collegano il **porto** con il centro della città greca. Tali interventi miglioreranno la dotazione infrastrutturale dei due porti e dei relativi servizi di trasporto, incoraggiando una cooperazione sinergica tra istituzioni, operatori logistici ed imprese, al fine di migliorare la mobilità transfrontaliera nelle aree portuali. Il Programma Grecia-Italia 2014/2020 è co-finanziato dall' Unione Europea attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) per 85% e dai due stati membri (Italia e Grecia) con una quota nazionale del 15%. Fonte/Source: http://www.comune.brindisi.it/po/mostra_news.php?tags=10&area=h&x=&id=1464 Listen to this.



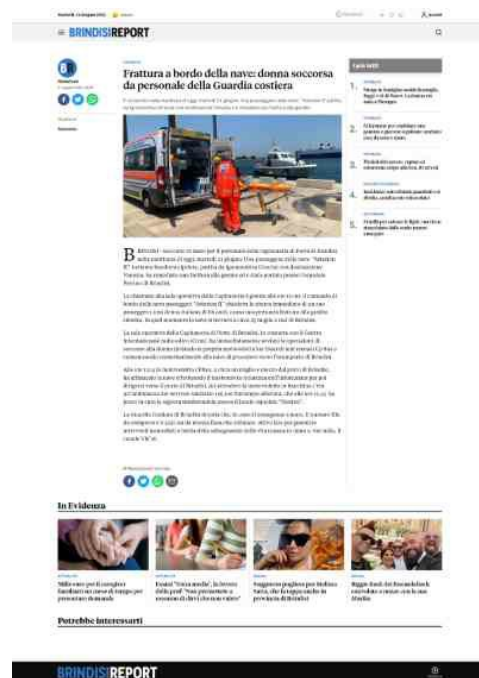
Brindisi Report

Brindisi

Frattura a bordo della nave: donna soccorsa da personale della Guardia costiera

E' accaduto nella mattinata di oggi, martedì 21 giugno. Una passeggera della nave Asterion II partita da Igoumenitsa (Grecia) con destinazione Venezia, ha rimediato una frattura alla gamba

BRINDISI - Soccorso in mare per il personale della capitaneria di **Porto di Brindisi** nella mattinata di oggi, martedì 21 giugno. Una passeggera della nave "Asterion II", battente bandiera cipriota, partita da Igoumenitsa (Grecia) con destinazione Venezia, ha rimediato una frattura alla gamba ed è stata portata presso l'ospedale Perrino di **Brindisi**. La chiamata alla sala operativa della Capitaneria è giunta alle ore 10.40: il comando di bordo della nave passeggeri "Asterion II" chiedeva lo sbarco immediato di un suo passeggero, una donna italiana di 66 anni, causa una presunta frattura alla gamba sinistra. In quel momento la nave si trovava a circa 25 miglia a sud di **Brindisi**. La sala operativa della Capitaneria di **Porto di Brindisi**, in contatto con il Centro internazionale radio edico (Cirm), ha immediatamente avviato le operazioni di soccorso alla donna inviando la propria motovedetta Sar (Search and rescue) Cp 844 e comunicando contestualmente alla nave di procedere verso l'avamposto di **Brindisi**. Alle ore 12.15 la motovedetta CP844, a circa un miglio e mezzo dal **porto di Brindisi**, ha affiancato la nave effettuando il trasbordo in sicurezza dell'infortunata per poi dirigersi verso il **porto di Brindisi**. Ad attendere la motovedetta in banchina c'era un'ambulanza del Servizio sanitario 118, nel frattempo allertata, che alle ore 12.45 ha preso in cura la signora trasferendola presso il locale ospedale "Perrino". La Guardia Costiera di **Brindisi** ricorda che, in caso di emergenze a mare, il numero Blu da comporre è il 1530 sia da utenza fissa che cellulare, attivo h24 per garantire interventi immediati a tutela della salvaguardia della vita umana in mare e, via radio, il canale Vhf 16.



Brindisi Report

Brindisi

Stp e Trenitalia, collegamenti tra stazione Porto e Aeroporto: crescita costante dei fruitori

In particolare le corse a inizio e fine turno hanno registrato un aumento delle presenze complessive a bordo, con punte di 30 passeggeri nella corsa serale

BRINDISI - A distanza di oltre 4 mesi dall' accordo commerciale con Trenitalia relativo al collegamento denominato linea Ap che collega la stazione Ferroviaria di Brindisi con **Porto** e Aeroporto e ad oltre un mese dal potenziamento del servizio con l' inserimento nel programma di esercizio di una corsa in partenza alle ore 5 dalla stazione Fs e di una corsa in partenza alle ore 00:15 dall' Aeroporto del Salento, Stp Brindisi ha potuto constatare il gradimento degli utenti, avvalorato da un rilevante incremento dei fruitori del servizio e dei titoli di viaggio venduti. In particolare le corse a inizio e fine turno hanno registrato un costante aumento delle presenze complessive a bordo, con punte di 30 passeggeri nella corsa serale. Numeri ancora più incoraggianti dal punto di vista commerciale atteso che, confrontando i dati di maggio e giugno (alla data della presente nota) con gli stessi del 2021, si registra un numero di utilizzatori della linea Ap quasi decuplicato rispetto all' anno precedente. Anche questo è un dato assolutamente confortante e comunque in linea con il trend complessivo della vendita dei titoli di viaggio registrato dalla ripresa piena dei servizi dopo le riduzioni dovute all' emergenza sanitaria. Questi dati sono confermati dal trend dell' accordo commerciale con Trenitalia che contribuisce alla crescita dell' utilizzo della Linea Ap in misura costante: le stime sul traffico per le prossime settimane indicano prudenzialmente una crescita del 20 per cento già a fine giugno. Il presidente Stp Brindisi Salvatore Tomaselli ha dichiarato che "questi numeri non solo confermano la bontà delle scelte aziendali per offrire un servizio di Tpl all' altezza di un territorio e di una città che è uno snodo fondamentale del traffico turistico e di business, ma altresì l' ottimo lavoro di una struttura che in questi anni di emergenza sanitaria, operando in condizioni difficili e a ridotte capacità commerciali, ha saputo garantire l' erogazione di un servizio pubblico essenziale". Il direttore Maurizio Falcone ha sottolineato come "in questi mesi tutte le componenti aziendali si siano impegnate per ripartire con nuovo slancio, lavorando per individuare e gestire le criticità, analizzare e proporre soluzioni sostenibili tecnicamente ed economicamente, cogliendo anche i suggerimenti di altre realtà del territorio quali la Direzione di Aeroporti di Puglia, con cui si è positivamente avviato percorso di fattiva collaborazione e utile confronto".



A Taranto protocollo per la ZES

TARANTO Si è tenuta presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI), la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra il commissario straordinario del Governo per la Zona Economica Speciale (ZES) Ionica avvocato Floriana Gallucci ed il presidente dell'AdSPMI, professor avvocato Sergio Prete. L'accordo giunge a seguito delle interlocuzioni in essere tra l'AdSPMI ed il commissario per la ZES Interregionale Ionica Puglia-Basilicata finalizzate a dare concreta attuazione alle previsioni normative di cui al D.L. 91 del 20 giugno 2017 e s.m.i. atto per l'istituzione ed il funzionamento delle ZES anche attraverso l'individuazione di tecnologie digitali, semplificazioni operative e procedurali a favore degli operatori e delle imprese che beneficeranno dell'Istituto della ZES favorendo, altresì, l'accessibilità delle stesse alle agevolazioni di natura amministrativa offerte dalla legislazione vigente. Come noto, la ZES interregionale Ionica copre complessivamente 2.579,41 ettari di cui 1.518,41 in Puglia dove il **Porto di Taranto** rappresenta lo scalo marittimo di riferimento per tutte le aree interessate dai benefici e dalle agevolazioni della Zona Economica Speciale.

L'intesa siglata nel corso dell'incontro si inserisce nell'ambito delle azioni che le parti stanno portando avanti nelle more della piena operatività di uno Sportello Unico Digitale ZES presso il commissario straordinario di Governo per la ZES Ionica. L'AdSPMI si doterà, inoltre, di un Regolamento per la Zona Economica Speciale volto a disciplinare la gestione delle istanze di insediamento e delle procedure amministrative di competenza della stessa, in conformità alla normativa vigente. Le Parti si impegnano, altresì, ad intraprendere iniziative di marketing e promozione condivise utili a garantire l'attrazione, l'insediamento e la piena operatività delle attività produttive nell'ambito delle aree portuali della ZES Ionica. Con la stipula dell'odierno Protocollo afferma il presidente Sergio Prete si concretizza ulteriormente la collaborazione tra l'organo di governo della ZES nella persona del commissario dottoressa Gallucci e la ns. AdSP, punto di riferimento della Zona Economica Interregionale stessa. Possiamo accelerare l'iter delle istanze presentate dagli operatori e dalle imprese interessati a sviluppare attività economiche imprenditoriali o investimenti all'interno delle aree ricomprese nella perimetrazione ZES, opportunità ad elevato valore strategico per il territorio che contribuirà, in maniera incisiva, a valorizzare ulteriormente il patrimonio logistico ed infrastrutturale dello Scalo Jonico. Le ZES afferma il commissario possono contribuire a rafforzare la competitività dei territori del mezzogiorno attraverso il sistema di trasporto alternativo basato sulle autostrade del mare nonché un nuovo modello di sviluppo in cui le attività portuali, retroportuali e di logistica avanzata rappresentino un nuovo volano di crescita votato all'attrazione di traffico data la naturale posizione di centralità geografica all'interno del Mediterraneo. Con questo protocollo



La Gazzetta Marittima

Taranto

prosegue si è formalizzato l'impegno con il presidente Sergio Prete, nato sin dalla mia designazione, ad intraprendere in modo condiviso ogni iniziativa di marketing e promozione utile a garantire l'attrazione, l'insediamento e la piena operatività delle attività produttive della ZES Jonica nell'ambito delle aree portuali. La Zona Economica Speciale sta già producendo dei risultati concreti in quanto sono state presentate quattro domande per investimenti in ambito portuale e retroportuale attualmente in istruttoria relativamente ai settori della logistica e dell'economia circolare.

Porti: Autorità Stretto, nel reggino interventi per 72 milioni

Presidente: per scali Reggio e Villa sarà una rivoluzione

(ANSA) - REGGIO CALABRIA, 21 GIU - La funzione strategica dei porti dello Stretto di Messina, e di quelli che vi gravitano nelle vicinanze è in forte evoluzione. Il dato è emerso nella conferenza stampa che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Paolo Mega, assieme al Segretario Generale dell'Autorità di sistema, Domenico Latella, e al componente del Comitato di gestione Alberto Porcelli, ha tenuto per illustrare i contenuti del 'Documento di programmazione strategica di Sistema portuale'. Un programma di interventi di sviluppo per oltre 72 mln di euro, "tutti disponibili", ha assicurato Mega, che ha inteso, innanzitutto, ringraziare "quanti - ha detto - mi hanno manifestato vicinanza e solidarietà all'indomani delle scritte minacciose e ingiuriose contro di me, apparse nel quartiere 'Candeloro' al porto di Reggio e nell'area del porto di Messina". "I porti crescono - ha sostenuto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto - se c'è sinergia tra operatori, forze sociali, forze politiche, istituzioni". Un percorso dimostrato dai tanti protocolli, intese, convenzioni sovvenzioni sottoscritte con gli enti territoriali locali. Quella che attende i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni è un'autentica rivoluzione, in termini di infrastrutture e scelte strategiche. Tra gli interventi principali, l'elettificazione delle banchine, in vista della scadenza del 2030 che imporrà al naviglio lo spegnimento dei motori all'interno dei porti, dove ogni funzione dei servizi di bordo dovrà essere assicurata con l'alimentazione elettrica". "A Reggio, sono già in fase avanzata - ha sottolineato ancora Mega - le operazioni di demolizione del vecchio impianto di stoccaggio della Cementir. Un'area che sarà destinata a diventare terminal crocieristico, con tutta una serie di servizi per il controllo e l'accoglienza dei passeggeri, oltre alla realizzazione di nuovi ormeggi per i mezzi veloci con Messina e le Isole Eolie, in vista del bando di continuità territoriale della Regione che incrementerà il numero di corse giornaliere sulle due sponde, aree attrezzate da destinare al diportismo di transito ed ai maxi yacht. Più articolati gli interventi al porto di Villa San Giovanni, nell'ambito di progetto integrato tra ferrovie e mare". "Un progetto che ha già raggiunto la fase della fattibilità e vede insieme Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) e Acquatecno Srl di Roma per la parte marittima. Oltre alla stazione marittima che sarà collegata alla stazione ferroviaria, saranno realizzati 4 ormeggi per i mezzi veloci e due ormeggi per i traghetti. In attesa dello spostamento a sud degli imbarchi privati, sarà realizzato un camminamento pedonale protetto dalla stazione ferroviaria fino all'attuale area imbarcaderi". Nel documento anche altri interventi che riguardano, sia a Reggio Calabria che a Villa San Giovanni, la security portuale, l'illuminazione, e il dragaggio dei fondali, per elevare la sicurezza della navigazione all'interno dei bacini portuali. Un ultimo



Ansa

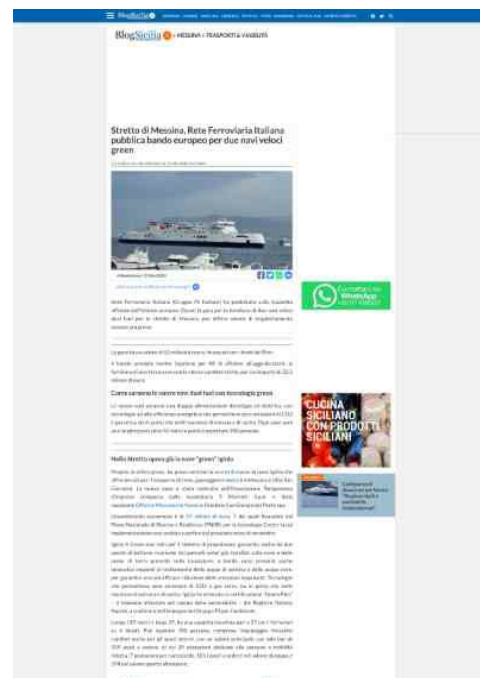
Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

intervento riguarderà il **porto** di Saline Ioniche, inattivo da tempo perché insabbiato. "Abbiamo dato incarico al Dipartimento ingegneria dell' Università "Mediterranea" - ha affermato ancora Mega - di realizzare gli studi preliminari agli interventi per rimettere in servizio quel **porto**, con il dragaggio dei fondali e la ristrutturazione del molo sottoflutto, parzialmente crollato". (ANSA).

Stretto di Messina, Rete Ferroviaria Italiana pubblica bando europeo per due navi veloci green

Redazione

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (Guue) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina, per offrire servizi di traghettamento sempre più green. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del Pnrr. Il bando prevede inoltre l'opzione per Rfi di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Come saranno le nuove navi dual fuel con tecnologia green. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in **porto** che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone. Nello Stretto opera già la nave "green" Iginia Proprio in ottica green, ha preso servizio lo scorso 8 marzo la nave Iginia che offre servizi per il trasporto di treni, passeggeri e merci tra Messina e Villa San Giovanni. La nuova nave è stata costruita dall'Associazione Temporanea d'Imprese composta dalla mandataria T. Mariotti S.p.A. e dalla mandante Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del **Porto** spa. L'investimento economico è di 57 milioni di euro, 7 dei quali finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per la tecnologia Green, la cui implementazione sarà avviata a partire dal prossimo mese di novembre. Iginia è Green non solo per il sistema di propulsione, garantito anche da due pacchi di batterie ricaricate dai pannelli solari già installati sulla nave o dalle prese di terra presenti nelle invasiature; a bordo sono presenti anche innovativi impianti di trattamento delle acque di sentina e delle acque nere, per garantire una più efficace riduzione delle emissioni inquinanti. Tecnologie che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in **porto** che nelle manovre di entrata e di uscita. Iginia ha ottenuto la certificazione 'Green Plus' - il massimo attestato nel campo della sostenibilità - dal Registro Italiano Navale, a conferma dell'impegno del Gruppo FS per l'ambiente. Lunga 147 metri e larga 19, ha una capacità massima pari a 27 carri ferroviari su 4 binari. Può ospitare 700 persone, compreso l'equipaggio. Massimo comfort anche per gli spazi interni, con un salone principale con sala bar da 339 posti a sedere, di cui 29 postazioni dedicate alle persone a mobilità ridotta, 7 postazioni per carrozzelle, 101 i posti a sedere nel salone di poppa e 198 nel salone aperto all'esterno.



Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

RFI, gara per due navi veloci dual fuel per lo Stretto di Messina

Opzione per la fornitura di una terza nave

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale" dell'Unione Europea la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il bando prevede inoltre l'opzione per RFI di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in **porto** che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.



Rfi, appalto per due navi a zero emissioni per lo Stretto di Messina

Di Redazione

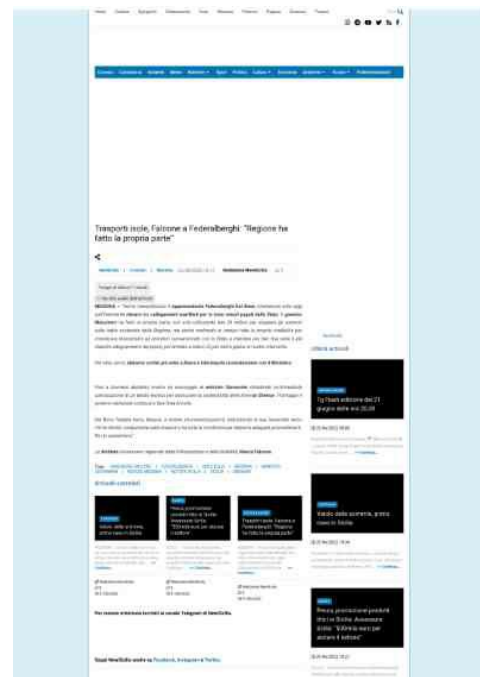
Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di **Messina**, per offrire servizi di traghettiamento sempre più green. E' quanto si legge in una nota. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR. Il bando, sottolinea la nota, prevede inoltre l'opzione per RFI di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in porto che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone. Pubblicità COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Trasporti isole, Falcone a Federalberghi: "Regione ha fatto la propria parte"

Redazione NewSicilia

MESSINA - " Vorrei tranquillizzare il rappresentante Federalberghi Del Bono , intervenuto solo oggi sull' imminente rincaro dei collegamenti marittimi per le Isole minori pagati dallo Stato . Il governo Musumeci ha fatto la propria parte, non solo utilizzando ben 20 milioni per stoppare gli aumenti sulle tratte sostenute dalla Regione, ma anche mettendo in campo tutta la propria credibilità per convincere innanzitutto gli armatori convenzionati con lo Stato a ritardare per ben due volte il già stabilito adeguamento dei prezzi, poi limitato a solo il 20 per cento grazie al nostro intervento. Per altro verso, abbiamo scritto più volte a Roma e interloquuto costantemente con il Ministero . Fino a stamane abbiamo inviato un messaggio al ministro Giovannini chiedendo un' immediata convocazione di un tavolo tecnico per assicurare la sostenibilità delle linee ex Siremar . Purtroppo il governo nazionale continua a fare finta di nulla. Del Bono farebbe bene, dunque, a evitare strumentalizzazioni, indirizzando le sue lamentele verso chi ha diretta competenza sulla materia e ha tutte le condizioni per disporre adeguati provvedimenti. Noi lo sosterrremo ". Lo dichiara l' assessore regionale delle Infrastrutture e della Mobilità, Marco Falcone .



Il senso di una comunità

di Marco Casale

«I messaggi di solidarietà che ho ricevuto in questi giorni, a decine, sono la migliore risposta che il territorio può dare agli intimidatori e ai professionisti dell' odio». Per nulla impensierito dalle scritte vagamente infamanti apparse venerdì scorso in un' area del porto di Reggio Calabria, Mario Mega invita a guardare al bicchiere mezzo pieno: «Da un episodio brutto, e che mi auguro resti isolato e limitato nelle dimensioni, è emerso un elemento positivo: nel nostro territorio la tensione all' ideale del bene comune e l' impegno per la cura della comunità non sono un' utopia e lo stiamo verificando in modo concreto». Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto lo dice senza perifrasi: «Forse oggi più che mai si tocca con mano la volontà dei cittadini, degli operatori e degli stakeholder di preservare una istituzione, l' AdSP, che sta lavorando da due anni e mezzo nell' interesse dei porti e con il consenso di operatori e organizzazioni sindacali». È questa la cosa bella che Mega trae da una situazione che definisce spiacevole: «Dobbiamo dare il segnale che in Calabria è possibile cambiare in positivo, fare imprenditoria e portualità serenamente e senza preoccupazione». Nel suo piccolo, il n.1 dei porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Saline sta lottando anche per questo: «Negli ultimi mesi abbiamo impresso un primo importante segnale di cambiamento, cominciando a definire pezzo dopo pezzo le sinergie che i nostri scali portuali possono attivare all' interno del Sistema. Lo abbiamo fatto stringendo accordi bilaterali con le singole amministrazioni comunali, pianificando assieme a loro il nostro futuro». Lo step conclusivo di questo percorso progettuale è dato dal Documento di Programmazione Strategica di Sistema, per la cui realizzazione è stato incaricato un Raggruppamento Temporaneo di Prestatori di Servizi: «Si tratta di un documento nel quale metteremo a sistema tutto quanto» spiega ancora Mega, indicando le prospettive di sviluppo dei prossimi 15/20 anni. «Messina dice - deve continuare ad essere l' hub port di riferimento per le crociere». Risultato nel 2021 primo porto della Sicilia, e sesto in Italia per il traffico crocieristico, lo scalo portuale si appresta a superare nel 2022 il numero delle toccate nave registrato nel 2019: «Quantunque le navi da crociera viaggino con coefficienti di riempimento non superiori al 70%, per ovvie ragioni sanitarie legate al contenimento del Covid, va sottolineato che per quest' anno sono stati schedati 270 accosti. Sono numeri significativi». Il presidente della Port Authority dello Stretto aggiunge poi come dal Clia European Summit, organizzato a Genova, sia emersa un' altra importante novità: «il porto siciliano si trova oggi nella top30 dei porti crocieristici europei. Si tratta di un risultato incoraggiante che ci conforta e ci spinge a intensificare il lavoro» afferma, sottolineando come «il crocierismo sarà uno degli asset su cui continueremo a lavorare: immaginando non solo un' espansione su Messina ma creando anche una collaborazione con il porto di Reggio Calabria,



Port News

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

che riqualificheremo completamente». Il n.1 del Sistema dello Stretto assegna allo scalo calabrese un ruolo strategico: «Può diventare il secondo polo crocieristico del Sistema» spiega. «Fatta eccezione per i servizi di traghetti dei mezzi pesanti verso Messina, Reggio Calabria abbandonerà ogni tipo di funzione commerciale, che invece sarà svolta dal porto di Saline Joniche, oggi non operativo perché insabbiato». Lo scalo portuale sito nell'omonima frazione del comune di Montebello Jonico, in provincia di Reggio Calabria, sarà destinato alla movimentazione delle merci alla rinfusa e anche dei rotabili. «Non dimentichiamo che Saline dispone di un'importante area retroportuale idonea per l'insediamento delle attività imprenditoriali. Speriamo possa presto diventare Zona Economica Speciale (ZES). Assieme alla Regione Calabria stiamo lavorando affinché si possa raggiungere questo risultato». Infine, a Milazzo (in provincia di Messina) Mega conta di realizzare una stazione per gli aliscafi che collegano la Sicilia alle Eolie, mentre Villa San Giovanni manterrà la funzione primaria per il traghetti dei mezzi pesanti e delle auto. La mappa del Mega cambiamento è, insomma, già ben definita, così come definita è la road map da seguire: «C'è un disegno di sviluppo organico del Sistema Portuale. Stiamo cercando di far dialogare tra di loro diversi porti, evitando sovrapposizioni inutili e sfruttando le sinergie» ammette il presidente dell'AdSP, lasciando cadere un vago sospetto: «Forse quelle scritte infamanti possono spiegarsi alla luce di quello che stiamo facendo: stiamo intervenendo in modo marcato sul territorio, contribuendo a rimettere ordine e a fare pulizia anche in aree oggi degradate, poco utilizzate. Qualcuno, abituato a logiche vecchie, potrebbe essersene risentito». Durante l'intervista, il presidente della Port Authority siculo-calabrese trova anche il tempo di allargare lo sguardo a temi di carattere nazionale, tra cui quello della sicurezza fisica ed informatica dei porti: «Stiamo aspettando che, attraverso RAM, il Ministero delle Infrastrutture riprenda in mano la realizzazione e gestione della Piattaforma della Rete Logistica Nazionale. Credo che in materia di digitalizzazione e cyber security sia urgente mettere in piedi un tavolo ministeriale attraverso il quale disegnare una strategia unitaria che ci consenta di superare i ritardi accumulati nell'ultimo decennio». Per Mega va compreso che la digitalizzazione va progettata in modo integrato: «Questo non vuol dire privare le singole Autorità di Sistema Portuali dei loro spazi di autonomia, ma occorre definire un quadro unitario nell'ambito del quale i singoli porti possano svolgere autonomamente le proprie funzioni». Le ADSP - è la riflessione conclusiva che Mega consegna a Port News - stanno portando avanti un percorso di crescita importante, estendendo la propria funzione da nodi primari del sistema logistico nazionale a quella di baricentro per lo sviluppo delle attività di natura produttiva. Nell'ambito di questo percorso, il n.1 dell'AdSP dello Stretto ritiene che tra gli stakeholder stia pienamente maturando la consapevolezza del ruolo che **Assoporti** riveste per la portualità nazionale: «Il presidente **Rodolfo Giampieri** sta dimostrando un approccio costruttivo nelle relazioni inter-istituzionali con il Ministero delle Infrastrutture e con gli stakeholder. Credo che di questo gli vada dato atto» premette. «Da Organizzazione chiamata originariamente a svolgere unicamente compiti di tipo rappresentativo, oggi **Assoporti** sta gradualmente prendendo

Port News

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

pieno possesso delle funzioni attribuitegli dalla riforma Delrio, diventando il punto di riferimento per il miglioramento degli strumenti legislativi che favoriscono il funzionamento dei nostri sistemi e per la sensibilizzazione della società civile su tematiche cogenti, come la sicurezza del lavoro, il gender gap in ambito marittimo e il rapporto tra le città e i porti. Dobbiamo andare avanti così. Assieme possiamo progettare la crescita del nostro Sistema Portuale».

Port News

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, RFI si allarga nello Stretto

di Redazione

Rete Ferroviaria Italiana ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina, per offrire servizi di traghettamento sempre più green. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR. Il bando prevede inoltre l'opzione per RFI di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in **porto** che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.



Rfi, pubblicata gara per due navi veloci dual fuel

22 giugno 2022 - Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell' Unione europea (GUUE) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina, per offrire servizi di traghettamento sempre più green. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR. Il bando prevede inoltre l' opzione per RFI di affidare all' aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in **porto** che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.



Rfi, Stretto di Messina: pubblicata gara per due navi veloci

web-la

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell' Unione europea (GUUE) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina, per offrire servizi di traghettaggio sempre più green . La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR. Il bando prevede inoltre l' opzione per RFI di affidare all' aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in porto che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.



Stretto di Messina, gara per la fornitura di due navi veloci a doppia alimentazione

Pubblicata da RFI sulla Gazzetta ufficiale dell' Unione europea: valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR

Luigi Grassia

Messina - In attesa del ponte (ma lo vedremo mai?) lo Stretto di Messina continua a essere attraversato dai traghetti, che si punta a rendere più efficienti, più rapidi e più eco-compatibili. A questo Rete Ferroviaria Italiana (cioè la società del gruppo FS Italiane che si occupa dei binari) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell' Unione europea la gara per la fornitura di due navi veloci a doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica; la gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR. Il bando prevede inoltre l'opzione per RFI di affidare all' aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO₂ e gas serra, sia in **porto** sia nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.



Isole Eolie, da domani rincari del 20% sui collegamenti marittimi statali: "incomprensibile silenzio del Governo"

I sindaci si mobilitano per evitare che avvengano i rincari: "il presidente Musumeci intervenga per bloccare l'iniziativa e agisca nei confronti del governo nazionale affinché si eviti di colpire ancora una volta le piccole isole"

Da domani, mercoledì 22 giugno, entreranno in vigore gli aumenti tariffari del 20% sui collegamenti marittimi statali per le Isole minori della Sicilia. E' quanto informa l'assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone, a seguito della comunicazione da parte della Società navigazione siciliana sull'adeguamento delle tariffe relative alla Convenzione "ex Siremar" sui trasporti marittimi per le Isole minori a sostegno statale. Le compagnie di navigazione, navi e aliscafi, con una nota indirizzata al presidente della Regione Siciliana e, per conoscenza, ai prefetti delle province di Trapani, Palermo, Agrigento e Messina, e ai sindaci delle Isole Minori, hanno annunciato l'applicazione, a breve, di "aumenti tariffari, asimmetrici tra le linee statali e quelle regionali per compensare i gravi effetti del caro carburante degli ultimi mesi", con "potenziali impatti sul livello dei servizi di collegamento con le Isole Minori, nonché occupazionali".



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il porto di Reggio Calabria diventa scalo turistico per maxi yacht e grandi navi da crociera: ecco il progetto che rivoluzionerà la città

Presentati stamani dall' Autorità portuale dello Stretto i progetti che rivoluzioneranno i Porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni

Il porto di Reggio Calabria cambia volto: una nuova enorme darsena nella zona Nord, una vocazione turistica per accogliere maxi yacht e grandi navi da crociera, con una nuova avveniristica pista ciclopeditonale sopraelevata che collegherà il Lungomare a Pentimele lungo tutto il porto (vedi immagine di progetto in alto, a corredo dell' articolo). E' la programmazione strategica per lo scalo reggino, presentata oggi dal presidente dell' **Autorità portuale dello Stretto**, Mario Mega, giunto a metà del proprio mandato, coadiuvato dal segretario generale Domenico La Tella e dal componente Alberto Porcelli. L' impegno economico dell' **Autorità portuale dello Stretto** ammonta complessivamente a 72 milioni di euro per i porti della sponda calabrese dello **Stretto** e, nello specifico, per rivoluzionare quelli di Reggio Calabria e Villa San Giovanni e per rilanciare quello di Saline.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stretto di Messina, arrivano 3 nuove navi veloci ed ecologiche per il traghettamento delle Ferrovie | DETTAGLI

Stretto di Messina: le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo Stretto di Messina, per offrire servizi di traghettamento sempre più green. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del PNRR. Il bando prevede inoltre l'opzione per RFI di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro.



Traghettaggio nello Stretto, pubblicata la gara per la fornitura a Rfi di due navi veloci

Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica. Investimento da 52 milioni finanziato con i fondi Pnrr

Redazione

MESSINA - Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo Stretto di Messina, per offrire servizi di traghettaggio sempre più green. La gara ha un valore di 52 milioni di euro, finanziati con i fondi del Pnrr. Il bando prevede inoltre l'opzione per Rfi di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro. Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in **porto** che nelle manovre di entrata e di uscita. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.



Porti: Palermo, pubblicato bando da 102 mln per servizio rimorchio

Presentazione domande di partecipazione entro il 1 agosto

Pubblicato il bando da 102 milioni di euro per la concessione di 15 anni per il servizio di rimorchio portuale nei porti e nelle rade di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani, Marsala, **Porto** Empedocle, Gela e Licata. La pubblicazione della gara arrivato dopo un complesso iter istruttorio, avviato già da qualche anno, poi interrottosi a causa della pandemia e quindi riavviato nel 2021. Il servizio di rimorchio portuale garantirà la copertura anche a scali che sarebbero potuti risultare poco attrattivi per i potenziali concessionari. Lo schema ideato del servizio di rimorchio e assistenza di navi prevede l'impiego complessivo di sette mezzi, di cui sei di prima linea e uno di seconda linea, per la gestione di picchi di domanda, sostituzioni o emergenze, e saranno così posizionati: due nel **porto** di **Palermo**, per garantire il servizio anche nel **porto** di Termini Imerese, uno nel **porto** Trapani, al servizio anche di Marsala, uno nel **porto** di **Porto** Empedocle e due a Gela con possibilità di assicurare il servizio anche a Licata. Il rimorchiatore di seconda linea sarà invece di base a Trapani, scalo scelto perché in posizione ottimale per raggiungere gli altri porti in caso di necessità con minori tempi e costi. Il termine per la presentazione delle domande di partecipazione è indicato il prossimo 1 agosto 2022. (ANSA).



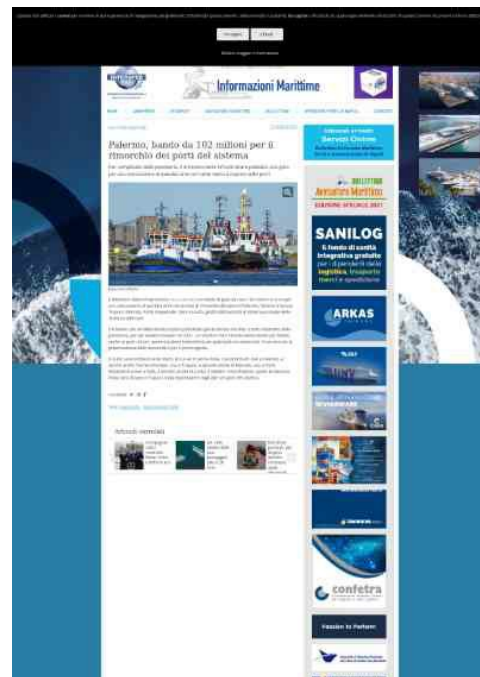
Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo, bando da 102 milioni per il rimorchio dei porti del sistema

Iter complicato dalla pandemia, il ministero delle Infrastrutture pubblica una gara per una concessione di quindici anni con sette mezzi a coprire sette porti

Il ministero delle Infrastrutture ha pubblicato un bando di gara da circa 102 milioni di euro per una concessione di quindici anni nel servizio di rimorchio dei porti di **Palermo**, **Termini Imerese**, Trapani, Marsala, Porto Empedocle, Gela e Licata, gestiti dall'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale. Un bando che avrebbe dovuto essere pubblicato già da tempo ma l'iter è stato interrotto dalla pandemia, per poi essere riavviato nel 2021. La novità è che il servizio viene esteso per bando anche ai porti minori, aumentandone l'attrattività per potenziali concessionari. Il termine per la presentazione delle domande è per il primo agosto. In tutto sono richiesti sette mezzi, di cui sei in prima linea, così distribuiti: due a **Palermo**, a servire anche **Termini Imerese**; uno a Trapani, a servizio anche di Marsala; uno a Porto Empedocle e due a Gela, a servizio anche di Licata. Il settimo rimorchiatore, quello di seconda linea, sarà di base a Trapani, il più equidistante dagli altri sei porti del sistema.



Con Moby e Tirrenia l'estate inizia nel migliore dei modi: arrivano i Summer Days con il 100 per cento di sconto sul secondo passeggero

- Cosa c'è di più bello dell'estate che inizia oggi? L'estate che inizia con i Summer Days di Moby e Tirrenia che - per chi prenota da oggi all'11 luglio un viaggio da effettuarsi entro il 30 settembre per Sardegna, Sicilia, Corsica ed Isola d'Elba - riservano il 100 per cento sulla tariffa di passaggio, al netto di tasse, diritti e competenze, per il passeggero che prenota e viaggia insieme a un secondo adulto o a un bimbo dai 4 agli 11 anni paganti (eventuali cabine e poltrone a pagamento). La prenotazione dovrà essere effettuata da oggi all'11 luglio per i viaggi Moby per Sardegna, Corsica e Isola d'Elba e da oggi al 30 settembre per le corse Tirrenia dirette in Sardegna e Sicilia, sulle date in cui è prevista la promozione. I Summer days sono l'ennesimo valore aggiunto di un viaggio che è l'inizio della vacanza all'andata e il suo ulteriore prolungamento al ritorno, con una serie di servizi di bordo di livello assoluto. Moby e Tirrenia, infatti, sono innanzitutto le compagnie delle famiglie italiane e offrono giochi e divertimento per i bimbi e i loro genitori, con la riapertura completa delle aree giochi, i cinema di bordo, la possibilità di sorvegliare aperitivi a bordo piscina o cocktail nei pub e nei bar tematici che offrono un mondo di scelte sui vari ponti, di ordinare le pizze più amate e di gustare i nuovi menù che propongono i grandi classici che tanto successo hanno avuto nelle scorse stagioni, abbinati a nuove ricette sempre contraddistinte da freschezza, leggerezza e stagionalità, con un'attenzione particolare all'offerta di prodotti e sapori delle località di destinazione. E, come sempre, anche i Summer days sono cumulabili con le altre straordinarie iniziative riservate ai passeggeri di Moby e Tirrenia, a partire dalla possibilità di cambiare la data del biglietto tutte le volte che si vuole per chi va in Sardegna, Sicilia e Corsica, senza penali per chi prenota entro il 30 settembre e, in caso di cambiamenti di programmi di viaggio, anche di "sospendere" il biglietto fino al 31 dicembre 2023. L'estate è la più bella delle stagioni. Ma con i Summer Days di Moby e Tirrenia riesce a essere ancor più bella. Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono Compagnie del gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri, il gruppo occupa circa 6000 addetti. Con le tre compagnie, il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Arcipelago Toscano con 40 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti. Attraverso Moby Spl, il Gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo, Helsinki, Stoccolma e Tallinn. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: Moby è stata insignita della prestigiosa Green Star sulle due navi ammiraglie ed è stata eletta dai passeggeri migliore compagnia di traghetti all'Italia Travel Awards 2017. Al gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 14 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono



(Sito) Adnkronos

Focus

in nove porti italiani servizi quali assistenza alle manovre delle navi in porto e attività di salvataggio. Nel Porto di Livorno, inoltre, Moby controlla l' Agenzia Marittima Renzo Conti Srl e il Terminal ro/ro LTM autostrade del Mare Srl ed è azionista del terminal crociere Porto 2000.

Corte Ue: il rispetto dei diritti fondamentali richiede una limitazione dei poteri previsti dalla direttiva PNR (Passenger Name Record) allo stretto necessario (Sent C-817/19) -

(AGENPARL) - mar 21 giugno 2022 Lussemburgo, 21 giugno 2022 Sentenza della Corte nella causa C-817/19 | Ligue des droits humains La Corte giudica che il rispetto dei diritti fondamentali richiede una limitazione dei poteri previsti dalla direttiva PNR allo stretto necessario In assenza di una minaccia terroristica reale e attuale o prevedibile alla quale sia confrontato uno Stato membro, il diritto dell' Unione osta a una normativa nazionale che prevede il trasferimento e il trattamento dei dati PNR dei voli intra-UE nonché dei trasporti effettuati con altri mezzi all' interno dell' Unione La direttiva PNR1 impone il trattamento sistematico di un numero rilevante di dati PNR (Passenger Name Record) dei passeggeri aerei dei voli extra-UE in ingresso e in uscita dall' Unione, ai fini della lotta contro il terrorismo e i reati gravi. Inoltre, l' articolo 2 di tale direttiva prevede, per gli Stati membri, la facoltà di applicare quest' ultima anche ai voli intra-UE (CS n. 19/22). La Ligue des droits humains (LDH) è un' associazione senza fini di lucro, che ha investito la Cour constitutionnelle (Corte costituzionale) del Belgio, nel luglio 2017, di un ricorso diretto all' annullamento della legge belga del 25 dicembre 2016, la quale recepiva nell' ordinamento del Belgio, al contempo, la direttiva PNR, la direttiva API2 e la direttiva 2010/653. Secondo la LDH, questa legge violerebbe il diritto al rispetto della vita privata e alla protezione dei dati personali, garantiti dall' ordinamento belga e da quello dell' Unione. Essa critica, da un lato, l' eccessiva ampiezza dei dati PNR e, dall' altro, il carattere generale della raccolta, del trasferimento e del trattamento di tali dati. A suo parere, la legge lederebbe anche la libera circolazione delle persone, in quanto reintrodurrebbe indirettamente i controlli alle frontiere, estendendo il sistema PNR ai voli intra-UE nonché ai trasporti effettuati con altri mezzi all' interno dell' Unione. Nell' ottobre 2019, la Cour constitutionnelle ha proposto alla Corte di giustizia dieci questioni pregiudiziali vertenti, segnatamente, sulla validità della direttiva PNR nonché sulla compatibilità con il diritto dell' Unione della legge del 25 dicembre 2016. Nella sua sentenza pronunciata in data odierna, la Corte, in primo luogo, dichiara che, dal momento che l' interpretazione, fornita dalla Corte, delle disposizioni della direttiva PNR alla luce dei diritti fondamentali garantiti agli articoli 7, 8 e 21 nonché all' articolo 52, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell' Unione europea (in prosieguo: la «Carta») garantisce la conformità di tale direttiva a detti articoli, l' esame delle questioni sollevate non ha rivelato alcun elemento tale da inficiare la validità di detta direttiva. In via preliminare, essa rammenta che un atto dell' Unione deve essere interpretato, per quanto possibile, in modo che non pregiudichi la sua validità e in conformità con l' insieme del diritto primario e, segnatamente, con le disposizioni della Carta; gli Stati membri devono pertanto fare in

Direttiva (UE) 2016/681 del



Agenparl

Focus

Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, sull' uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi (GU 2016, L 119, pag. 132). Direttiva 2004/82/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l' obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate (GU 2004, L 261, pag. 24). Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU 2010, L 283, pag. 1). Direzione della Comunicazione Unità Stampa e informazione curia.europa.eu modo di non basarsi su un' interpretazione dello stesso che entri in conflitto con i diritti fondamentali tutelati dall' ordinamento giuridico dell' Unione o con gli altri principi generali riconosciuti in tale ordinamento giuridico. Per quanto riguarda la direttiva PNR, la Corte precisa che un gran numero di considerando e disposizioni di quest' ultima impongono una siffatta interpretazione conforme, ponendo l' accento sull' importanza che il legislatore attribuisce, facendo riferimento a un livello elevato di protezione dei dati, al pieno rispetto dei diritti fondamentali sanciti dalla Carta. La Corte constata che la direttiva PNR comporta ingerenze di una gravità certa nei diritti garantiti dagli articoli 7 e 8 della Carta, nella misura in cui, in particolare, essa mira a istituire un sistema di sorveglianza continua, indiscriminata e sistematica, che include la valutazione automatizzata di dati personali di tutte le persone che utilizzano servizi di trasporto aereo. Essa rammenta che la possibilità per gli Stati membri di giustificare un' ingerenza siffatta deve essere valutata misurandone la gravità e verificando che l' importanza dell' obiettivo di interesse generale perseguito sia adeguata a detta gravità. La Corte conclude che il trasferimento, il trattamento e la conservazione dei dati PNR previsti da tale direttiva possono essere considerati come limitati allo stretto necessario ai fini della lotta contro i reati di terrorismo e i reati gravi, a condizione che i poteri previsti da detta direttiva siano oggetto di un' interpretazione restrittiva. A tal riguardo, la sentenza pronunciata in data odierna precisa, segnatamente, che: Il sistema istituito dalla direttiva PNR deve comprendere solo le informazioni chiaramente identificabili e circoscritte nelle rubriche contenute nell' allegato I a quest' ultima, le quali sono connesse al volo effettuato e al passeggero interessato, il che implica, per talune rubriche contenute in tale allegato, che sono comprese solo le informazioni espressamente previste. L' applicazione del sistema istituito dalla direttiva PNR deve essere limitata ai reati di terrorismo e ai soli reati gravi che presentino un collegamento oggettivo, quantomeno indiretto, con il trasporto aereo di passeggeri. Per quanto attiene a detti reati gravi, l' applicazione di tale sistema non può essere estesa a reati che, sebbene soddisfino il criterio previsto da questa direttiva, relativo alla soglia di gravità, e siano in particolare contemplati nell' allegato II a quest' ultima, rientrano nei reati comuni tenuto conto delle specificità del sistema penale nazionale. L' eventuale estensione dell' applicazione della direttiva PNR a tutti i voli intra-UE o a una parte di essi, che può essere decisa da uno Stato membro avvalendosi della facoltà prevista da tale direttiva, deve essere

Agenparl

Focus

limitata allo stretto necessario. A tal fine, essa deve poter essere oggetto di un controllo effettivo da parte di un organo giurisdizionale o di un organo amministrativo indipendente, la cui decisione sia dotata di effetto vincolante. A tal riguardo, la Corte precisa che: nel solo caso in cui detto Stato membro constati l' esistenza di circostanze sufficientemente concrete per ritenere di essere confrontato a una minaccia terroristica che si rivela reale e attuale o prevedibile, l' applicazione di tale direttiva a tutti i voli intra-UE provenienti da o diretti verso detto Stato membro, per una durata limitata allo stretto necessario, ma rinnovabile, non deve eccedere i limiti dello stretto necessario; in assenza di una siffatta minaccia terroristica, l' applicazione di detta direttiva non può estendersi a tutti i voli intra-UE, ma deve essere limitata ai voli intra-UE relativi, in particolare, a determinati collegamenti aerei o a modalità di viaggio o ancora a determinati aeroporti per i quali esistano, secondo la valutazione dello Stato membro interessato, indicazioni tali da giustificare questa applicazione. Il carattere strettamente necessario di tale applicazione ai voli intra-UE così selezionati deve essere regolarmente riesaminato, in base all' evoluzione delle condizioni che ne hanno giustificato la loro selezione. Ai fini della valutazione preliminare dei dati PNR, che ha lo scopo d' identificare i passeggeri da sottoporre a ulteriore verifica prima del loro arrivo o della loro partenza e che è, in una prima fase, effettuata mediante trattamenti automatizzati, l' Unità d' informazione sui passeggeri (UIP) può, da un lato, confrontare tali dati unicamente con le sole banche dati riguardanti persone o oggetti ricercati o segnalati. Tali banche dati non devono essere discriminatorie e devono essere utilizzate, dalle autorità competenti, in relazione alla lotta contro reati di terrorismo e reati gravi che hanno un collegamento oggettivo, quantomeno indiretto, con il trasporto aereo dei passeggeri. Per quanto Direzione della Comunicazione Unità Stampa e informazione curia.europa.eu attiene, dall' altro lato, alla valutazione preliminare sulla base di criteri prestabiliti, l' UIP non può utilizzare tecnologie di intelligenza artificiale nell' ambito di sistemi di autoapprendimento («machine learning»), che possono modificare, senza intervento e controllo umani, il processo della valutazione e, in particolare, i criteri di valutazione sui quali si fonda il risultato dell' applicazione di questo processo nonché la ponderazione di tali criteri. Detti criteri devono essere determinati in modo che la loro applicazione prenda di mira, specificamente, gli individui nei confronti dei quali potrebbe gravare un ragionevole sospetto di partecipazione a reati di terrorismo o a reati gravi e in modo da tener conto sia degli elementi «a carico» sia degli elementi «a scarico», non dando luogo al contempo a discriminazioni dirette o indirette. Tenuto conto del tasso di errore inerente ai trattamenti automatizzati di tal genere dei dati PNR e del numero piuttosto consistente di risultati «erroneamente positivi», ottenuti a seguito della loro applicazione nel corso del 2018 e del 2019, l' idoneità del sistema istituito dalla direttiva PNR a raggiungere gli obiettivi perseguiti dipende essenzialmente dal buon funzionamento della verifica dei risultati positivi, ottenuti a titolo di tali trattamenti, che l' UIP effettua, in una seconda fase, con mezzi non automatizzati. A tal riguardo, gli Stati membri devono prevedere norme chiare e precise atte a orientare e a inquadrare

Agenparl

Focus

L'analisi effettuata dai funzionari dell'UIP incaricati del riesame individuale, al fine di assicurare il pieno rispetto dei diritti fondamentali sanciti dagli articoli 7, 8 e 21 della Carta e, in particolare, al fine di garantire una prassi amministrativa coerente all'interno dell'UIP che rispetti il divieto di discriminazioni. In particolare, essi devono assicurarsi che l'UIP stabilisca criteri di riesame oggettivi che consentano ai suoi funzionari di verificare, da un lato, se e in che misura un riscontro positivo (hit) riguardi effettivamente un individuo che può essere implicato in reati di terrorismo o in reati gravi nonché, dall'altro, il carattere non discriminatorio dei trattamenti automatizzati. In tale contesto, la Corte sottolinea inoltre che le autorità competenti devono assicurarsi che l'interessato possa comprendere il funzionamento dei criteri di valutazione prestabiliti e dei programmi che applicano tali criteri in modo che possa decidere, con piena cognizione di causa, se esercitare o meno il suo diritto a un ricorso giurisdizionale. Parimenti, nell'ambito di un tale ricorso, il giudice incaricato del controllo della legittimità della decisione adottata dalle autorità competenti nonché, al di fuori dei casi di minacce per la sicurezza dello Stato, l'interessato stesso devono poter conoscere tanto l'insieme dei motivi quanto gli elementi di prova sulla base dei quali è stata adottata tale decisione, ivi compresi i criteri di valutazione prestabiliti e il funzionamento dei programmi che applicano tali criteri. La comunicazione e la valutazione successive dei dati PNR, ossia dopo l'arrivo o la partenza dell'interessato, possono essere effettuati solo sulla base di nuove circostanze e di elementi oggettivi, che o siano idonei a fondare un ragionevole sospetto d'implicazione di tale persona in reati gravi aventi un collegamento oggettivo, quantomeno indiretto, con il trasporto aereo dei passeggeri, oppure consentano di ritenere che tali dati potrebbero, in un caso concreto, fornire un contributo efficace alla lotta contro reati di terrorismo che presentino un collegamento siffatto. La comunicazione dei dati PNR ai fini di una siffatta valutazione successiva deve, in linea di principio, salvo casi di urgenza debitamente giustificati, essere subordinata a un controllo preventivo effettuato o da un giudice, o da un'autorità amministrativa indipendente, su richiesta motivata delle autorità competenti, e ciò indipendentemente dalla questione se tale richiesta sia stata presentata prima o dopo la scadenza del periodo di sei mesi successivo al trasferimento di tali dati all'UIP. In secondo luogo, la Corte giudica che la direttiva PNR, letta alla luce della Carta, osta a una normativa nazionale che autorizza il trattamento di dati PNR raccolti conformemente a tale direttiva per finalità diverse da quelle espressamente previste dall'articolo 1, paragrafo 2, di detta direttiva. In terzo luogo, per quanto attiene al periodo di conservazione dei dati PNR, la Corte ha giudicato che l'articolo 12 della direttiva PNR, letto alla luce degli articoli 7 e 8 nonché dell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta, osta a una normativa nazionale che prevede un periodo generale di conservazione quinquennale di tali dati, applicabile indistintamente a tutti i passeggeri aerei. Infatti, secondo la Corte, dopo la scadenza del periodo iniziale di conservazione di sei mesi, la conservazione dei dati PNR non appare limitata allo stretto necessario per quanto riguarda i passeggeri aerei per i quali né la valutazione preliminare, né le eventuali verifiche effettuate durante

Agenparl

Focus

il periodo di conservazione iniziale di sei mesi, né alcun' altra circostanza abbiano rivelato l' esistenza di Direzione della Comunicazione Unità Stampa e informazione curia.europa.eu elementi obiettivi - quale il fatto che i dati PNR dei passeggeri interessati abbiano dato luogo a un riscontro positivo verificato nell' ambito della valutazione preliminare - atti a determinare un rischio in materia di reati di terrorismo o di reati gravi aventi un collegamento oggettivo, quantomeno indiretto, con il viaggio aereo effettuato da tali passeggeri. Invece, essa afferma che, nel corso del periodo iniziale di sei mesi, la conservazione dei dati PNR di tutti i passeggeri aerei assoggettati al sistema istituito da tale direttiva non sembra, in linea di principio, eccedere i limiti dello stretto necessario. In quarto luogo, la Corte giudica che il diritto dell' Unione osta a una normativa nazionale che prevede, in assenza di minaccia terroristica reale e attuale o prevedibile alla quale sia confrontato lo Stato membro interessato, un sistema di trasferimento, da parte dei vettori aerei e degli operatori di viaggio, e di trattamento, da parte delle autorità competenti, dei dati PNR di tutti i voli intra-UE e dei trasporti effettuati con altri mezzi all' interno dell' Unione, provenienti da o diretti verso tale Stato membro o ancora in transito per esso, al fine di lottare contro i reati di terrorismo e i reati gravi. Infatti, in una situazione del genere, l' applicazione del sistema istituito dalla direttiva PNR deve essere limitata al trasferimento e al trattamento dei dati PNR dei voli e/o dei trasporti relativi, in particolare, a determinati collegamenti o modalità di viaggio o ancora a determinati aeroporti, stazioni o porti marittimi per i quali esistano indicazioni che giustificino tale applicazione. Inoltre, la Corte precisa che il diritto dell' Unione osta a una normativa nazionale che prevede un siffatto sistema di trasferimento e trattamento di detti dati ai fini del miglioramento dei controlli alle frontiere e della lotta all' immigrazione illegale. **IMPORTANTE:** Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell' ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all' interpretazione del diritto dell' Unione o alla validità di un atto dell' Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile. Documento non ufficiale ad uso degli organi d' informazione che non impegna la Corte di giustizia. Il testo integrale e il riassunto della sentenza sono pubblicati sul sito CURIA il giorno della pronuncia. Restate connessi! Direzione della Comunicazione Unità Stampa e informazione curia.europa.eu Listen to this.

MSC CROCIERE: IN ARRIVO DUE NUOVE NAVI A GNL

(AGENPARL) - mar 21 giugno 2022 MSC CROCIERE: IN ARRIVO DUE NUOVE NAVI A GNL Prosegue come previsto la costruzione delle due navi a gas naturale liquefatto MSC World Europa ha completato con successo le prime prove in mare MSC Euribia ha toccato l' acqua per la prima volta ed è stata messa in galleggiamento per le fasi finali della costruzione Saint-Nazaire, Francia, 21 giugno 2022 - La Divisione Crociere del Gruppo MSC e Chantiers de l' Atlantique hanno celebrato nel fine settimana due importanti traguardi per le prime due navi a gas naturale liquefatto (GNL) di MSC Crociere, entrambe attualmente in costruzione a Saint-Nazaire, Francia. MSC World Europa, la prima nave nella flotta della compagnia di crociere e la più grande nave da crociera al mondo alimentata a GNL, ha completato con successo la sua prima serie di prove in mare nell' Oceano Atlantico, che comprendevano la verifica delle prestazioni dei motori della nave, la manovrabilità, il consumo di carburante, i sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. Nel frattempo, si è tenuto il float out di MSC Euribia che ora è stata spostata in un bacino di galleggiamento, ed entrerà a far parte della flotta di MSC Crociere nel giugno 2023. MSC ha investito 3 miliardi di euro in tre navi da crociera alimentate a GNL e la costruzione della terza nave - "World Class II" -, presso il cantiere Chantiers de l' Atlantique di Saint-Nazaire, dovrebbe iniziare all' inizio del prossimo anno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: "L' anno scorso abbiamo preso un importante impegno: raggiungere le zero emissioni di gas serra entro il 2050, guidando l' industria crocieristica sulla strada della decarbonizzazione. MSC World Europa e MSC Euribia giocheranno un ruolo fondamentale in questo percorso". "Il GNL è il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala, che riduce le emissioni in modo significativo e garantisce anche la compatibilità con future soluzioni di combustibili alternativi per le quali stiamo investendo attivamente in ricerca e sviluppo, compresa una cella a combustibile a ossidi solidi alimentata a GNL a bordo della MSC World Europa. Se il GNL bio o sintetico fosse oggi disponibile su larga scala, entrambe le nostre nuove navi potrebbero operare a emissioni nette zero sin dal primo giorno" ha concluso Pierfrancesco Vago. MSC World Europa: un' esperienza di crociera di nuova generazione MSC World Europa è la prima della pionieristica MSC World Class - una nuovissima classe di navi che introdurrà una tipologia di crociera completamente nuova - e potrà ospitare fino a 6.762 passeggeri. Con tecnologie all' avanguardia dal punto di vista navale e dell' ospitalità, MSC World Europa ridefinirà l' esperienza di crociera con una varietà di concept mai visti prima e aree creative che non hanno nulla da invidiare alle navi più moderne. Il design innovativo prevede una poppa a forma di Y che sfocia sull' impressionante Europa Promenade, lunga 104 metri, semiaperta e semicoperta, con una vista mozzafiato



Agenparl

Focus

sull' oceano. Le nuovissime cabine con balcone si affacciano sulla splendida promenade, caratterizzata da un sorprendente elemento architettonico centrale: uno scivolo alto 11 ponti, il più lungo in mare, che prende il nome di The Venom Drop @ The Spiral. MSC World Europa farà il suo debutto nel Mar Arabico nell' inverno 2022/23, da quel momento MSC Crociere vanterà il più alto numero di navi mai schierate in Medio Oriente per la stagione invernale, con l' obiettivo di rafforzare la propria posizione di leader di mercato nella regione per quanto riguarda le vacanze in crociera. La nave offrirà viaggi di sette notti tra dicembre 2022 e aprile 2023 da Dubai ad Abu Dhabi e Sir Bani Yas Island negli Emirati Arabi Uniti, Dammam in Arabia Saudita e Doha in Qatar prima di tornare a Dubai. [Clicca qui per scoprire i dettagli della nave e gli itinerari.](#) MSC World Europa nel marzo 2023 si dirigerà verso il Mar Mediterraneo e per operare crociere di sette notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, oltre che a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. MSC Euribia: simbolo del rispetto di MSC Crociere per gli oceani MSC Euribia, che prende il nome dall' antica dea Eurybia capace di sfruttare i venti, il tempo e le costellazioni per dominare i mari, diventerà una delle navi più avanzate della flotta MSC Crociere dal punto di vista ambientale. MSC Euribia avrà un aspetto nettamente diverso dalle altre navi della flotta MSC Crociere grazie a un esclusivo design artistico che trasforma lo scafo della nave in una gigantesca tela galleggiante per comunicare l' importanza della sostenibilità e l' impegno della Compagnia nei confronti dell' oceano. MSC Euribia, a partire da giugno 2023, trascorrerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa partendo dal porto tedesco di Kiel con itinerari di sette notti verso i fiordi norvegesi con diversi scali affascinanti tra cui Copenaghen, in Danimarca; Hellesylt, in Norvegia, per il Geirangerfjord; nonché Alesund e Flam, sempre in Norvegia. [Clicca qui per scoprire i dettagli della nave e gli itinerari.](#) MSC World Europa e MSC Euribia: navi all' avanguardia per l' ambiente in mare Entrambe le navi - MSC World Europa e MSC Euribia - saranno alimentate a GNL, combustibile che elimina le emissioni locali di inquinanti atmosferici come gli ossidi di zolfo e riduce gli ossidi di azoto fino all' 85%. Il GNL svolge inoltre un ruolo chiave nella mitigazione dei cambiamenti climatici, in quanto riduce le emissioni di CO2 del 25% e sta aprendo la strada all' adozione di combustibili non fossili sostenibili, tra cui l' idrogeno verde. Le due navi saranno entrambe dotate di sistemi di riduzione catalitica selettiva, connettività elettrica da terra a nave, sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue conformi al cosiddetto standard baltico, il più severo standard globale per lo smaltimento delle acque reflue in mare, sistemi di gestione del rumore irradiato sott' acqua per ridurre il potenziale impatto delle vibrazioni sui mammiferi marini, nonché un' ampia gamma di apparecchiature e sistemi ad alta efficienza energetica per ottimizzare l' uso dei motori. Listen to this.

Capone (Ugl): "Investire nelle reti di infrastrutture per favorire lo sviluppo del Paese"

A Roma l'incontro organizzato dal sindacato per promuovere il dialogo tra parti sociali e forze politiche

Flavio Sanvoisin

ROMA - "Reti per lo sviluppo. L'interconnessione sostenibile" è il tema al centro dell'incontro promosso dall'Ugl che si è tenuto a Roma con l'obiettivo di porre l'attenzione sulle infrastrutture strategiche per il Paese, alla luce dei processi di transizione energetica e digitale in atto. Secondo il segretario generale dell'Ugl, Paolo Capone, "la transizione energetica e digitale sta avviandosi sempre più rapidamente. La decisione della Commissione europea di tagliare il 55% delle emissioni di gas entro il 2033 e arrivare nel 2050 a emissioni zero avrà un impatto significativo sulla nostra società e, in particolare, sulle reti dei trasporti". "In Europa - ha osservato Capone - si sta andando verso la rete unica di cielo e di terra, inoltre, anche il trasporto nelle grandi città sta mutando grazie al digitale. In questa prospettiva è fondamentale investire sulla rete infrastrutturale considerato che lo sviluppo dell'Italia è legato indissolubilmente al nuovo modello di mobilità integrata, alle infrastrutture e all'ecosostenibilità. Le risorse stanziare dal Pnrr rappresentano, quindi, un'opportunità epocale per accelerare i processi di transizione in atto, rilanciare l'occupazione e rafforzare la coesione nazionale

. Una sfida che tutti gli attori sociali, a partire dalle forze politiche e dai sindacati, sono chiamati ad affrontare con responsabilità e spirito di collaborazione nell'interesse del Paese. L'Ugl, a riguardo, vuole fare da 'trait d'union' tra imprese e politica per dare maggiori garanzie ai lavoratori". Per Roberto Rosso, deputato di Forza Italia e membro della commissione Trasporti, "l'Italia ha bisogno di velocità e semplificazioni. Con riferimento ad Ita Airways, occorre parlare di sostenibilità e interconnessione. Il nostro Paese, al momento, sconta una lentezza a causa delle eccessive procedure. In commissione Trasporti si sta discutendo in tal senso. È fondamentale, quindi, consentire ad Ita di stare sul mercato con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione e incentivare la competitività dell'azienda a livello internazionale". Edoardo Rixi, deputato Lega, membro della commissione Trasporti, ha dichiarato che "bisogna arrivare ad ottenere delle normative più semplici e dirette per quanto riguarda la gestione del trasporto aereo, dei porti e delle ferrovie. Nel Nord Europa abbiamo società pubbliche che operano con norme di carattere privatistico. Dobbiamo avere uno Stato forte, che agisca anche con una presenza minoritaria, ma che possa intervenire su decisioni strategiche attraverso il Golden Power". Secondo Marco Silvestroni, deputato di Fratelli d'Italia e membro della commissione Trasporti, "è importante che Ita rimanga un partner strategico dello Stato e che mantenga la sua proprietà al 51%. Occorre anche potenziare le infrastrutture del Paese per favorire il commercio e lo sviluppo economico. In tal senso, mi congratulo con l'Ugl per aver presentato un piano articolato per il rilancio delle infrastrutture.



Dire

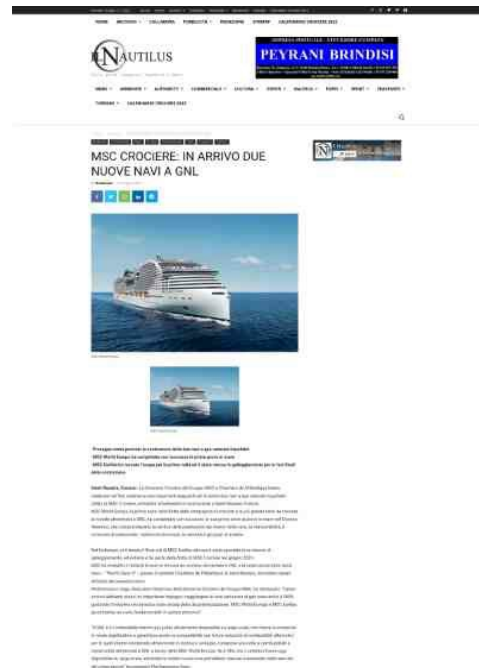
Focus

È altresì importante snellire la burocrazia e utilizzare al meglio le risorse contenute nel piano Pnrr per non sprecare questa grande opportunità per il Paese". All' evento hanno preso parte anche Carlo Borgomeo, Presidente Assaeroporti, Claudio Eminente, Direttore Centrale Programmazione Economica Sviluppo Infrastrutture ENAC, Andrea Gibelli, Presidente ASSTRA, Massimo Marciani, Presidente Freight Leaders Council; Filippo Contino, Chief People Management & Compensation Gruppo Ferrovie dello Stato, Francesco Alfonsi, Segretario Nazionale Trasporto Aereo, Pasquale Mennella, Segretario Nazionale Mare, Paola Avella, Segretario Nazionale Viabilità e Logistica, Ezio Favetta, Segretario Nazionale Ferrovieri; Fabio Milloch, Segretario Nazionale Autoferrotranvieri.

MSC CROCIERE: IN ARRIVO DUE NUOVE NAVI A GNL

MSC World Europa -Prosegue come previsto la costruzione delle due navi a gas naturale liquefatto-MSC World Europa ha completato con successo le prime prove in mare -MSC Euribia ha toccato l'acqua per la prima volta ed è stata messa in galleggiamento per le fasi finali della costruzione

Saint-Nazaire, Francia- La Divisione Crociere del Gruppo MSC e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato nel fine settimana due importanti traguardi per le prime due navi a gas naturale liquefatto (GNL) di MSC Crociere, entrambe attualmente in costruzione a Saint-Nazaire, Francia. MSC World Europa, la prima nave nella flotta della compagnia di crociere e la più grande nave da crociera al mondo alimentata a GNL, ha completato con successo la sua prima serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, che comprendevano la verifica delle prestazioni dei motori della nave, la manovrabilità, il consumo di carburante, i sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. Nel frattempo, si è tenuto il float out di MSC Euribia che ora è stata spostata in un bacino di galleggiamento, ed entrerà a far parte della flotta di MSC Crociere nel giugno 2023. MSC ha investito 3 miliardi di euro in tre navi da crociera alimentate a GNL e la costruzione della terza nave - "World Class II" -, presso il cantiere Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire, dovrebbe iniziare all'inizio del prossimo anno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: "L'anno scorso abbiamo preso un importante impegno: raggiungere le zero emissioni di gas serra entro il 2050, guidando l'industria crocieristica sulla strada della decarbonizzazione. MSC World Europa e MSC Euribia giocheranno un ruolo fondamentale in questo percorso". "Il GNL è il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala, che riduce le emissioni in modo significativo e garantisce anche la compatibilità con future soluzioni di combustibili alternativi per le quali stiamo investendo attivamente in ricerca e sviluppo, compresa una cella a combustibile a ossidi solidi alimentata a GNL a bordo della MSC World Europa. Se il GNL bio o sintetico fosse oggi disponibile su larga scala, entrambe le nostre nuove navi potrebbero operare a emissioni nette zero sin dal primo giorno" ha concluso Pierfrancesco Vago. MSC World Europa: un'esperienza di crociera di nuova generazione MSC World Europa è la prima della pionieristica MSC World Class - una nuovissima classe di navi che introdurrà una tipologia di crociera completamente nuova - e potrà ospitare fino a 6.762 passeggeri. Con tecnologie all'avanguardia dal punto di vista navale e dell'ospitalità, MSC World Europa ridefinirà l'esperienza di crociera con una varietà di concept mai visti prima e aree creative che non hanno nulla da invidiare alle navi più moderne. Il design innovativo prevede una poppa a forma di Y che sfocia sull'impressionante Europa Promenade, lunga 104 metri, semiaperta e semicoperta, con una vista mozzafiato sull'oceano. Le nuovissime cabine con balcone si affacciano sulla splendida promenade, caratterizzata da un sorprendente elemento architettonico centrale: uno scivolo alto 11 ponti,



Il Nautilus

Focus

il più lungo in mare, che prende il nome di The Venom Drop @ The Spiral. MSC World Europa farà il suo debutto nel Mar Arabico nell'inverno 2022/23, da quel momento MSC Crociere vanterà il più alto numero di navi mai schierate in Medio Oriente per la stagione invernale, con l'obiettivo di rafforzare la propria posizione di leader di mercato nella regione per quanto riguarda le vacanze in crociera. La nave offrirà viaggi di sette notti tra dicembre 2022 e aprile 2023 da Dubai ad Abu Dhabi e Sir Bani Yas Island negli Emirati Arabi Uniti, Dammam in Arabia Saudita e Doha in Qatar prima di tornare a Dubai. [Clicca qui](#) per scoprire i dettagli della nave e gli itinerari. MSC World Europa nel marzo 2023 si dirigerà verso il Mar Mediterraneo e per operare crociere di sette notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, oltre che a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. MSC Euribia: simbolo del rispetto di MSC Crociere per gli oceani MSC Euribia, che prende il nome dall'antica dea Eurybia capace di sfruttare i venti, il tempo e le costellazioni per dominare i mari, diventerà una delle navi più avanzate della flotta MSC Crociere dal punto di vista ambientale. MSC Euribia avrà un aspetto nettamente diverso dalle altre navi della flotta MSC Crociere grazie a un esclusivo design artistico che trasforma lo scafo della nave in una gigantesca tela galleggiante per comunicare l'importanza della sostenibilità e l'impegno della Compagnia nei confronti dell'oceano. MSC Euribia, a partire da giugno 2023, trascorrerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa partendo dal porto tedesco di Kiel con itinerari di sette notti verso i fiordi norvegesi con diversi scali affascinanti tra cui Copenaghen, in Danimarca; Hellsø, in Norvegia, per il Geirangerfjord; nonché Ålesund e Flam, sempre in Norvegia. [Clicca qui](#) per scoprire i dettagli della nave e gli itinerari. MSC World Europa e MSC Euribia: navi all'avanguardia per l'ambiente in mare. Entrambe le navi - MSC World Europa e MSC Euribia - saranno alimentate a GNL, combustibile che elimina le emissioni locali di inquinanti atmosferici come gli ossidi di zolfo e riduce gli ossidi di azoto fino all'85%. Il GNL svolge inoltre un ruolo chiave nella mitigazione dei cambiamenti climatici, in quanto riduce le emissioni di CO2 del 25% e sta aprendo la strada all'adozione di combustibili non fossili sostenibili, tra cui l'idrogeno verde. Le due navi saranno entrambe dotate di sistemi di riduzione catalitica selettiva, connettività elettrica da terra a nave, sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue conformi al cosiddetto standard baltico, il più severo standard globale per lo smaltimento delle acque reflue in mare, sistemi di gestione del rumore irradiato sott'acqua per ridurre il potenziale impatto delle vibrazioni sui mammiferi marini, nonché un'ampia gamma di apparecchiature e sistemi ad alta efficienza energetica per ottimizzare l'uso dei motori. MSC Euribia.

Nei primi tre mesi del 2022 i porti francesi hanno movimentato 73,1 milioni di tonnellate di merci (+6,7%)

Il dato rappresenta un calo del -10,5% sullo stesso periodo dell'anno pre-pandemia del 2019

Nel primo trimestre del 2022 i porti francesi hanno movimentato complessivamente 73,09 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +6,7% sullo stesso periodo dello scorso anno quando gli effetti della pandemia di Covid-19 avevano limitato sensibilmente l'attività nei porti nazionali e con un incremento del +1,7% sul primo trimestre del 2020 quando l'impatto della crisi sanitaria era appena iniziato, mentre il dato dei primi tre mesi del 2022 rappresenta un calo del -10,5% sul primo trimestre dell'anno pre-pandemia del 2019. I dati, resi noti oggi dal Ministero della Transizione ecologica, mostrano che il solo settore delle merci varie ha chiuso il primo trimestre di quest'anno con un totale di 28,90 milioni di tonnellate, con crescite del +5,4% sul primo trimestre del 2021 e del +8,9% sul primo trimestre del 2020 e con una flessione del -7,3% sul primo trimestre del 2019, di cui 12,85 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente +1,4%, +25,1% e +5,3%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 1,36 milioni di teu (+3,2%, +29,5% e +6,5%) e 13,93 milioni di tonnellate di rotabili (+7,4%, -2,4% e -17,2%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 30,49 milioni di tonnellate (+16,8%, +3,3% e -12,3%) e in quello delle rinfuse solide 13,70 milioni di tonnellate (-8,3%, -13,3% e -12,7%). Tra i principali porti francesi per volume di traffico, nei primi tre mesi di quest'anno il porto di Marsiglia ha movimentato 19,51 milioni di tonnellate di carichi (+4,1%, +9,7% e -5,4%), il porto di Le Havre 21,27 milioni di tonnellate (+2,2%, +4,3% e -9,5%), il porto di Dunkerque 12,50 milioni di tonnellate (+5,5%, +3,0% e -7,7%), il porto di Calais 9,57 milioni di tonnellate (+13,1%, -5,2% e -19,0%), il porto di Nantes Saint-Nazaire 6,36 milioni di tonnellate (+29,6%, -12,3% e -19,7%), il porto di La Rochelle 2,34 milioni di tonnellate (+16,3%, -8,4% e -4,7%) e il porto di Bordeaux 1,53 milioni di tonnellate (-8,4%, -6,5% e -13,4%).



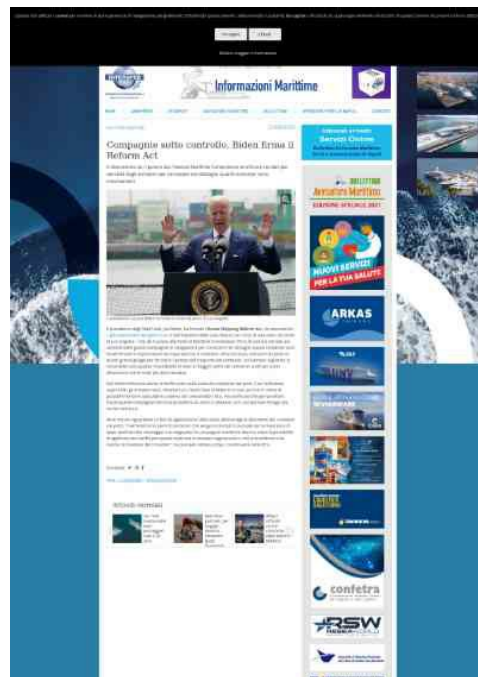
Informazioni Marittime

Focus

Compagnie sotto controllo, Biden firma il Reform Act

Il documento dà il potere alla Federal Maritime Commission di entrare nei dati più sensibili degli armatori per conoscere nel dettaglio quanti container sono movimentati

Il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, ha firmato l' Ocean Shipping Reform Act . Un documento - già annunciato nei giorni scorsi dall' inquilino della Casa Bianca nel corso di una visita nel porto di Los Angeles - che dà il potere alla Federal Maritime Commission (Fmc) di entrare nei dati più sensibili delle grandi compagnie di navigazione per conoscere nel dettaglio quanti container sono movimentati in importazione ed esportazione, e impedire, all' occorrenza, manovre da parte di questi grandi gruppi per far salire il prezzo del trasporto dei container, ad esempio tagliando le corse delle navi oppure rimandando in Asia la maggior parte dei container vuoti per poter alimentare così le rotte più remunerative. Nel mirino finiscono anche le tariffe extra sulla sosta dei container nei porti. Con l' inflazione sopra l' 8%, gli armatori sono diventati un chiodo fisso di Biden non solo perché in odore di possibili manovre speculative a danno dei consumatori Usa, ma anche perché per questioni fiscali queste compagnie hanno la possibilità di unirsi in alleanze, con una parziale deroga alle norme Antitrust. Altre misure riguardano i criteri di applicazione delle soste (demurrage & detention) dei container nei porti. "I terminal sono pieni di container che vengono lasciati in piazzale per la mancanza di spazi destinati allo stoccaggio e ai magazzini: le compagnie marittime devono avere la possibilità di applicare una tariffa per queste soste ma in maniera ragionevole e utile a incentivare una rapida circolazione dei container", ha precisato Rebecca Dye, commissario della Fmc.



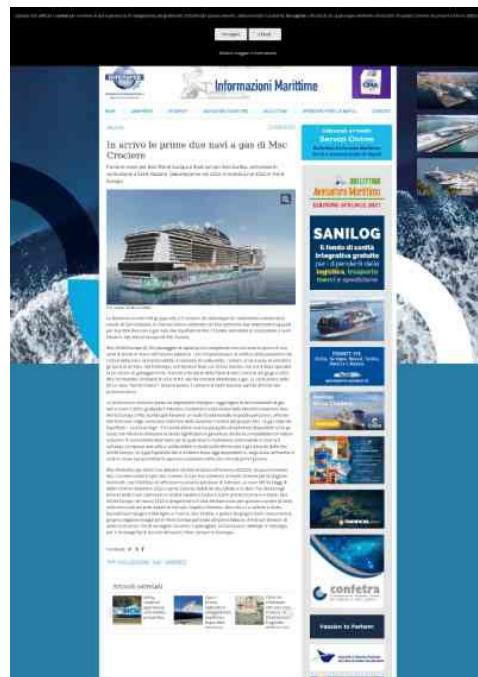
Informazioni Marittime

Focus

In arrivo le prime due navi a gas di Msc Crociere

Prove in mare per Msc World Europa e float out per Msc Euribia, entrambe in costruzione a Saint-Nazaire. Debutteranno nel 2022 in Arabia e nel 2023 in Nord Europa

La divisione crociere del gruppo Msc e Chantiers de l'Atlantique (lo stabilimento cantieristico navale di Saint-Nazaire, in Francia) hanno celebrato nel fine settimana due importanti traguardi per le prime due navi a gas naturale liquefatto di Msc Crociere, entrambe in costruzione a Saint-Nazaire: Msc World Europa ed Msc Euribia. Msc World Europa (6,762 passeggeri di capienza) ha completato con successo la prima di una serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, che comprendevano la verifica delle prestazioni dei motori della nave, la manovrabilità, il consumo di carburante, i sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. Nel frattempo, si è tenuto il float out di Msc Euribia, che ora è stata spostata in un bacino di galleggiamento. Entrerà a far parte della flotta di Msc Crociere nel giugno 2023. Msc ha investito 3 miliardi di euro in tre navi da crociera alimentate a gas. La costruzione della terza nave, "World Class II", sempre presso il cantiere di Saint-Nazaire, partirà all'inizio del prossimo anno. «L'anno scorso abbiamo preso un importante impegno: raggiungere le zero emissioni di gas serra entro il 2050, guidando l'industria crocieristica sulla strada della decarbonizzazione. Msc World Europa e Msc Euribia giocheranno un ruolo fondamentale in questo percorso», afferma Pierfrancesco Vago, executive chairman della divisione crociere del gruppo Msc. «Il gas naturale liquefatto - continua Vago - è il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala, che riduce le emissioni in modo significativo e garantisce anche la compatibilità con future soluzioni di combustibili alternativi per le quali stiamo investendo attivamente in ricerca e sviluppo, compresa una cella a combustibile a ossidi solidi alimentata a gas a bordo della Msc World Europa. Se il gas liquefatto bio o sintetico fosse oggi disponibile su larga scala, entrambe le nostre nuove navi potrebbero operare a emissioni nette zero sin dal primo giorno». Msc World Europa farà il suo debutto nel Mar Arabico nell'inverno 2022/23, da quel momento Msc Crociere vanterà il più alto numero di navi mai schierate in Medio Oriente per la stagione invernale, con l'obiettivo di rafforzare la propria posizione di mercato. La nave offrirà viaggi di sette notti tra dicembre 2022 e aprile 2023 da Dubai ad Abu Dhabi e Sir Bani Yas Island negli Emirati Arabi Uniti, Dammam in Arabia Saudita e Doha in Qatar prima di tornare a Dubai. Msc World Europa nel marzo 2023 si dirigerà verso il Mar Mediterraneo per operare crociere di sette notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, oltre che a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. Msc Euribia, a partire da giugno 2023, trascorrerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa partendo dal porto tedesco di Kiel con itinerari di sette notti verso i fiordi norvegesi toccando Copenaghen, in Danimarca; Hellesylt, in Norvegia, per il Geirangerfjord; nonché Alesund e Flam, sempre



Informazioni Marittime

Focus

in Norvegia.

Informazioni Marittime

Focus

A Rotterdam il porto intasato dai container vuoti

Problemi di spazio per lo scalo olandese, mentre a Shanghai servirebbero più contenitori per trasportare merce verso l'Europa

Il recente lockdown imposto dalle autorità a Shanghai per contenere la nuova ondata della pandemia sta condizionando anche la disponibilità di container vuoti. Bloomberg riferisce infatti che migliaia di container vuoti sono stoccati nel porto di Rotterdam, mentre servono in Asia per trasportare merce verso l'Europa. Ciò avviene perché le compagnie marittime danno la precedenza ai contenitori pieni sulle navi in partenza dal porto olandese per recuperare la riduzione delle navi inviate in Cina durante il confinamento di Shanghai. L'accumulo di container vuoti nello scalo olandese non solo ne causa la carenza in Asia, ma occupa spazio per quelli pieni in arrivo e partenza. Per liberarlo, la compagnia marittima Maersk ha annunciato che trasferirà fuori dal porto i contenitori non reclamati. Ciò avviene mentre il porto cinese ha ripreso l'attività al 71% dei livelli di marzo e quindi ha bisogno di container vuoti per smaltire l'export accumulato durante il confinamento e, nel prossimo futuro, per esportare la produzione cinese persa negli ultimi mesi. La situazione comporta tempi di attesa più lunghi per le navi in tutti i principali porti del Nord Europa, ha affermato Kuehne + Nagel. Circa il 60% delle navi in viaggio dall'Europa all'Asia in aprile e maggio di quest'anno sono state ritardate e c'erano 13 navi in attesa di attraccare a Rotterdam il 17 giugno.



Infrastrutture, Ugl "Reti per lo sviluppo strategico del Paese"

ROMA (ITALPRESS) - "Reti per lo sviluppo. L'interconnessione sostenibile" è il tema al centro dell'incontro promosso dall'UGL che si è tenuto a Roma con l'obiettivo di porre l'attenzione sulle infrastrutture strategiche per il Paese, alla luce dei processi di transizione energetica e digitale in atto. Secondo Paolo Capone, Segretario Generale dell'UGL, che ha aperto i lavori, "la transizione energetica e digitale sta avviandosi sempre più rapidamente. La decisione della Commissione Europea di tagliare il 55% delle emissioni di gas entro il 2033 e arrivare nel 2050 a emissioni zero avrà un impatto significativo sulla nostra società e, in particolare, sulle reti dei trasporti. In Europa - ha osservato Capone - si sta andando verso la rete unica di cielo e di terra, inoltre, anche il trasporto nelle grandi città sta mutando grazie al digitale. In questa prospettiva è fondamentale investire sulla rete infrastrutturale considerato che lo sviluppo dell'Italia è legato indissolubilmente al nuovo modello di mobilità integrata, alle infrastrutture e all'ecosostenibilità". "Le risorse stanziare dal Pnrr rappresentano, quindi, un'opportunità epocale per accelerare i processi di transizione in atto, rilanciare l'occupazione e rafforzare la coesione nazionale. Una sfida che tutti gli attori sociali, a partire dalle forze politiche e dai sindacati, sono chiamati ad affrontare con responsabilità e spirito di collaborazione nell'interesse del Paese. L'UGL, a riguardo, vuole fare da 'trade union' tra imprese e politica per dare maggiori garanzie ai lavoratori", ha aggiunto. Per Roberto Rosso, deputato di Forza Italia, membro della Commissione Trasporti, "l'Italia ha bisogno di velocità e semplificazioni. Con riferimento ad ITA occorre parlare di sostenibilità e interconnessione. Il nostro Paese, al momento, sconta una lentezza a causa delle eccessive procedure. In Commissione Trasporti si sta discutendo in tal senso. E' fondamentale, quindi, consentire ad ITA di stare sul mercato con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione e incentivare la competitività dell'azienda a livello internazionale". Edoardo Rixi, deputato Lega, membro della Commissione Trasporti, ha dichiarato che "bisogna arrivare ad ottenere delle normative più semplici e dirette per quanto riguarda la gestione del trasporto aereo, dei porti e delle ferrovie. Nel Nord Europa abbiamo società pubbliche che operano con norme di carattere privatistico. Dobbiamo avere uno Stato forte, che agisca anche con una presenza minoritaria, ma che possa intervenire su decisioni strategiche attraverso il Golden Power". Secondo Marco Silvestroni, deputato di Fratelli d'Italia, membro della Commissione Trasporti, "è importante che ITA rimanga un partner strategico dello Stato e che mantenga la sua proprietà al 51%. Occorre anche potenziare le infrastrutture del Paese per favorire il commercio e lo sviluppo economico. In tal senso, mi congratulo con l'UGL per aver presentato un piano articolato per il rilancio delle infrastrutture. E' altresì importante snellire la burocrazia e utilizzare al meglio



le risorse contenute nel Pnrr per non sprecare questa grande opportunità per il Paese". All' evento hanno preso parte anche Carlo Borgomeo, Presidente Assaeroporti; Claudio Eminente, Direttore Centrale Programmazione Economica Sviluppo Infrastrutture ENAC; Andrea Gibelli, Presidente ASSTRA; Massimo Marciani, Presidente Freight Leaders Council; Filippo Contino, Chief People Management & Compensation Gruppo Ferrovie dello Stato; Francesco Alfonsi, Segretario Nazionale Trasporto Aereo; Pasquale Mennella, Segretario Nazionale Mare; Paola Avella, Segretario Nazionale Viabilità e Logistica; Ezio Favetta, Segretario Nazionale Ferrovieri; Fabio Milloch, Segretario Nazionale Autoferrotranvieri. - foto ufficio stampa Ugl - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com.

Battesimo a Barcellona per 'Costa Toscana'

BARCELLONA - Costa Crociere ha celebrato nel porto di Barcellona la cerimonia di battesimo di Costa Toscana, ammiraglia della compagnia battente bandiera italiana, che porta alla scoperta di un modo tutto nuovo di vivere il mare. Madrina della nave è Chanel, giovane cantante, attrice e ballerina, che ha riscosso un grande successo in Spagna e in tutta Europa in occasione dell'ultima edizione di Eurovision Song Contest. È stata lei a salire sul palco, insieme al comandante Pietro Sinisi, per il taglio del nastro che ha fatto infrangere la bottiglia sulla prora della nave, come prevede la tradizione marittima. In occasione del battesimo di Costa Toscana, Costa Crociere e Ángel León hanno rafforzato ulteriormente la loro collaborazione, lavorando su un tema comune ad entrambi: la sostenibilità ambientale. La compagnia italiana, attraverso Costa Crociere Foundation, ha deciso infatti di supportare un progetto pionieristico a livello mondiale, relativo allo sviluppo del 'cereale del mare'. Il centro di ricerca del ristorante Aponiente di Ángel León ha avviato, nella baia di Cadice, la coltivazione della zosteria marina, una pianta che porta benefici all'ecosistema arricchendone la biodiversità, contribuisce a mitigare il cambiamento climatico, assorbendo ed immagazzinando grandi quantità di carbonio, e soprattutto è in grado di produrre dai suoi semi un 'superalimento' dalle grandi proprietà nutritive, che potrebbe rappresentare una soluzione futura per i problemi di fame e malnutrizione. Grazie al sostegno di Costa Crociere Foundation l'area coltivata dell'orto marino della zosteria a Cadice, che attualmente è di circa 3.000 m2, potrà essere ampliata, e sarà possibile promuovere il progetto per esportarlo in nuove aree costiere. * Costa Toscana segna la ripartenza della flotta Costa, che nel corso di questa estate opererà con una flotta di 10 navi nuovamente in servizio. L'estate 2022 sembra avviarsi verso una ripresa significativa dei viaggi. Secondo una ricerca commissionata da Costa Crociere a Human Highway, circa 4 milioni di italiani sognano di fare una crociera nei prossimi 12 mesi, cifra che sale a quasi 14 milioni includendo alcuni dei principali Paesi dell'Europa continentale (Italia, Spagna, Francia, Germania, Svizzera e Austria). Il desiderio di normalità guida la scelta delle prossime vacanze estive, all'insegna del riposo, del mare e del divertimento. Oltre a questo, tra gli ingredienti di una vacanza perfetta si distinguono la buona cucina e la visita a luoghi di rilievo artistico-culturale. Dalle preferenze espresse, la crociera Costa potrebbe potenzialmente rappresentare la vacanza ideale per circa 10 milioni di italiani. In Italia, le preoccupazioni economiche frenano più del Covid e della guerra nella decisione di andare in vacanza questa estate, e quasi tre italiani su quattro non hanno ancora deciso la meta della loro vacanza. Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere ha dichiarato: 'È una grande emozione celebrare il battesimo della nostra Costa Toscana a Barcellona, una città alla quale siamo particolarmente legati e dove siamo



La Gazzetta Marittima

Focus

di casa sin dall' inizio della nostra storia. Per questa occasione abbiamo organizzato un evento per festeggiare l' avvio di un' estate che segna la ripresa spensierata dei viaggi e delle vacanze, e che rappresenta l' eccellenza dell' offerta di Costa in tutti i suoi aspetti, dall' alta gastronomia, all' intrattenimento di grande qualità, alle esperienze uniche a terra. Secondo una recente ricerca di mercato, quasi 14 milioni di europei, di cui 4 milioni di italiani, sognano di fare una crociera nei prossimi 12 mesi, e le crociere risultano tra i viaggi con il più alto potenziale per soddisfare le esigenze di esplorazione delle destinazioni. Dobbiamo approfittare di questa ripresa per promuovere un turismo sempre più sostenibile, che rispetti l' ambiente e valorizzi le comunità locali. Il nostro impegno in questo senso non si esprime solo attraverso navi tecnologicamente all' avanguardia come Costa Toscana, alimentata a LNG, ma anche con il sostegno a progetti innovativi, la cui portata va oltre il settore del turismo, come quello che ci vede insieme allo chef Ángel León'.

Manuel Grimaldi da domani presidente ICS

ROMA - È la prima volta in cento anni, dal 1921 quando l' International Chamber of Shipping (ICS) fu fondata all' indomani della Prima Guerra Mondiale, che un italiano viene chiamato alla guida dell' armamento mondiale: nell' ultima riunione del Board, il 22-23 giugno, Emanuele Grimaldi è stato designato presidente. Attualmente vice presidente dell' organizzazione, sarà formalmente eletto dall' Assemblea generale di domani giovedì 22, subentrando a Esben Poulsen, al vertice dal 2016 e ora al suo terzo mandato. Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi di Napoli - scrive 'Fortune' sul web - ha ricoperto in passato cariche analoghe in Italia e in Europa: è stato presidente di Confindarma, l' associazione degli armatori italiani aderente a Confindustria, e presidente di ECSA, l' European Community Shipowners' Association. 'Sono estremamente lieto di continuare a lavorare con tutti voi in questa nuova posizione - così Grimaldi nel ringraziare il Board -. Credo che in questi anni ICS abbia svolto un ruolo straordinario: ne seguirò le orme su tutti i progetti, incluso il cambio dell' equipaggio, le vaccinazioni dei marittimi e la riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo, contando sullo stesso prezioso supporto ricevuto negli anni in cui sono stato vice presidente'. Per leggere l' articolo effettua il Login o procedi alla.



MSC Crociere, prosegue la costruzione delle due navi a gas naturale liquefatto

Redazione Seareporter.it

Saint-Nazaire, Francia, 21 giugno 2022 - La Divisione Crociere del Gruppo MSC e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato nel fine settimana due importanti traguardi per le prime due navi a gas naturale liquefatto (GNL) di MSC Crociere, entrambe attualmente in costruzione a Saint-Nazaire, Francia. MSC World Europa, la prima nave nella flotta della compagnia di crociere e la più grande nave da crociera al mondo alimentata a GNL, ha completato con successo la sua prima serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, che comprendevano la verifica delle prestazioni dei motori della nave, la manovrabilità, il consumo di carburante, i sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. Nel frattempo, si è tenuto il float out di MSC Euribia che ora è stata spostata in un bacino di galleggiamento, ed entrerà a far parte della flotta di MSC Crociere nel giugno 2023. MSC ha investito 3 miliardi di euro in tre navi da crociera alimentate a GNL e la costruzione della terza nave - "World Class II" -, presso il cantiere Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire, dovrebbe iniziare all'inizio del prossimo anno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato:

"L'anno scorso abbiamo preso un importante impegno: raggiungere le zero emissioni di gas serra entro il 2050, guidando l'industria crocieristica sulla strada della decarbonizzazione. MSC World Europa e MSC Euribia giocheranno un ruolo fondamentale in questo percorso". "Il GNL è il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala, che riduce le emissioni in modo significativo e garantisce anche la compatibilità con future soluzioni di combustibili alternativi per le quali stiamo investendo attivamente in ricerca e sviluppo, compresa una cella a combustibile a ossidi solidi alimentata a GNL a bordo della MSC World Europa. Se il GNL bio o sintetico fosse oggi disponibile su larga scala, entrambe le nostre nuove navi potrebbero operare a emissioni nette zero sin dal primo giorno" ha concluso Pierfrancesco Vago. MSC World Europa: un'esperienza di crociera di nuova generazione MSC World Europa è la prima della pionieristica MSC World Class - una nuovissima classe di navi che introdurrà una tipologia di crociera completamente nuova - e potrà ospitare fino a 6.762 passeggeri. Con tecnologie all'avanguardia dal punto di vista navale e dell'ospitalità, MSC World Europa ridefinirà l'esperienza di crociera con una varietà di concept mai visti prima e aree creative che non hanno nulla da invidiare alle navi più moderne. Il design innovativo prevede una poppa a forma di Y che sfocia sull'impressionante Europa Promenade, lunga 104 metri, semiaperta e semicoperta, con una vista mozzafiato sull'oceano. Le nuovissime cabine con balcone si affacciano sulla splendida promenade, caratterizzata da un sorprendente elemento architettonico centrale: uno scivolo alto 11 ponti, il più lungo in mare, che prende il nome di The Venom Drop @ The Spiral. MSC World Europa farà il suo debutto nel Mar Arabico nell'inverno 2022/23, da quel momento MSC Crociere



Sea Reporter

Focus

vanterà il più alto numero di navi mai schierate in Medio Oriente per la stagione invernale, con l'obiettivo di rafforzare la propria posizione di leader di mercato nella regione per quanto riguarda le vacanze in crociera. La nave offrirà viaggi di sette notti tra dicembre 2022 e aprile 2023 da Dubai ad Abu Dhabi e Sir Bani Yas Island negli Emirati Arabi Uniti, Dammam in Arabia Saudita e Doha in Qatar prima di tornare a Dubai. MSC Euribia : simbolo del rispetto di MSC Crociere per gli oceani MSC Euribia MSC Euribia, che prende il nome dall'antica dea Eurybia capace di sfruttare i venti, il tempo e le costellazioni per dominare i mari, diventerà una delle navi più avanzate della flotta MSC Crociere dal punto di vista ambientale. MSC Euribia avrà un aspetto nettamente diverso dalle altre navi della flotta MSC Crociere grazie a un esclusivo design artistico che trasforma lo scafo della nave in una gigantesca tela galleggiante per comunicare l'importanza della sostenibilità e l'impegno della Compagnia nei confronti dell'oceano. MSC Euribia , a partire da giugno 2023, trascorrerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa partendo dal porto tedesco di Kiel con itinerari di sette notti verso i fiordi norvegesi con diversi scali affascinanti tra cui Copenaghen, in Danimarca; Hellesylt, in Norvegia, per il Geirangerfjord; nonché Alesund e Flam, sempre in Norvegia. Entrambe le navi - MSC World Europa e MSC Euribia - saranno alimentate a GNL, combustibile che elimina le emissioni locali di inquinanti atmosferici come gli ossidi di zolfo e riduce gli ossidi di azoto fino all'85%. Il GNL svolge inoltre un ruolo chiave nella mitigazione dei cambiamenti climatici, in quanto riduce le emissioni di CO2 del 25% e sta aprendo la strada all'adozione di combustibili non fossili sostenibili, tra cui l'idrogeno verde. Le due navi saranno entrambe dotate di sistemi di riduzione catalitica selettiva, connettività elettrica da terra a nave, sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue conformi al cosiddetto standard baltico, il più severo standard globale per lo smaltimento delle acque reflue in mare, sistemi di gestione del rumore irradiato sott'acqua per ridurre il potenziale impatto delle vibrazioni sui mammiferi marini, nonché un'ampia gamma di apparecchiature e sistemi ad alta efficienza energetica per ottimizzare l'uso dei motori.

Biden scopre che l' embargo al petrolio russo danneggerà anche gli Stati Uniti / Il caso

Il presidente americano chiede all' Europa di ammorbidire il divieto per evitare di trovarsi in difficoltà di fronte al proprio elettorato

Helvetius

Genova - Le posizioni eccessivamente rigide adottate da trader, banche e assicuratori nei confronti dei carichi petroliferi russi, così come il recente annunciato inasprimento delle sanzioni da parte dell' UE, hanno portato l' amministrazione Biden a chiedere silenziosamente all' UE e al Regno Unito di ammorbidire l' embargo recentemente annunciato sulle assicurazioni marittime nei confronti del petrolio russo. A renderlo noto è il Financial Times . L' embargo è stato concordato alla fine di maggio, e ha esteso le sanzioni verso le navi battenti bandiera russa e di proprietà russa a tutte le navi che trasportano carichi russi (con alcune eccezioni). Quando entrerà in vigore, taglierà gli esportatori di energia russi fuori dal mercato dei Lloyd' s e dall' International Group of P&I Clubs. Inoltre, taglierà i carichi russi da gran parte del mercato riassicurativo. L' attesa dell' embargo, come prevedibile, sta già avendo un impatto sul mercato. Gli assicuratori nel Regno Unito e nell' UE sono già oggi riluttanti a coprire le navi che trasportano petrolio russo, ed è probabile che gli effetti di queste prime decisioni di auto-sanzione cominceranno a farsi sentire pesantemente a luglio, secondo diversi analisti.

L' amministrazione Biden teme che un divieto totale di assicurazione renderebbe quasi impossibile il commercio di petrolio russo, il che a sua volta rimuoverebbe dal mercato fino all' 8% dell' offerta mondiale di greggio. In effetti, questo è l' obiettivo dichiarato dell' embargo, ma gli Stati Uniti sembrano essere alla ricerca di una soluzione che taglierà le entrate della Russia senza decimare l' offerta globale. Un compromesso decisamente complesso da raggiungere. Lo shock dell' offerta che deriverebbe dal 'successo' dell' embargo petrolifero alla Russia ha già provocato un ulteriore balzo dei prezzi dell' energia. Un fattore politicamente esplosivo, considerato che si avvicinano le elezioni di medio termine negli Stati Uniti. Secondo recenti stime, l' esclusione della Russia dal mercato petrolifero globale provocherebbe un aumento del prezzo del greggio compreso tra il 20% e il 30% e che ciò avrebbe un impatto significativo sull' economia globale, non solo sulla Russia. E' per questo motivo che l' amministrazione Biden starebbe chiedendo ai suoi partner europei di ammorbidire il divieto di assicurazione marittima in modo da consentire alcune esportazioni di petrolio russo, ma solo per carichi venduti al di sotto di una certa soglia di prezzo. Il Financial Times scrive che questa proposta non piace molti ai governi dell' UE, che hanno già votato a favore di un divieto completo di assicurazione e non avrebbero, pertanto, intenzione di rivedere la propria posizione.



MSC Crociere, in arrivo due nuove navi a GNL: sono World Europa ed Euribia

La prima ha completato con successo le prime prove in mare, la seconda invece ha toccato l' acqua per la prima volta ed è stata messa in galleggiamento per le fasi finali della costruzione

Giancarlo Barlazzi

Saint-Nazaire - La Divisione Crociere del Gruppo MSC e Chantiers de l' Atlantique hanno celebrato nel fine settimana due importanti traguardi per le prime due navi a gas naturale liquefatto (GNL) di MSC Crociere, entrambe attualmente in costruzione a Saint-Nazaire, Francia. MSC World Europa (nella foto), la prima nave nella flotta della compagnia di crociere e la più grande nave da crociera al mondo alimentata a GNL, ha completato con successo la sua prima serie di prove in mare nell' Oceano Atlantico, che comprendevano la verifica delle prestazioni dei motori della nave, la manovrabilità, il consumo di carburante, i sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. Nel frattempo, si è tenuto il float out di MSC Euribia che ora è stata spostata in un bacino di galleggiamento, ed entrerà a far parte della flotta di MSC Crociere nel giugno 2023. "MSC ha investito 3 miliardi di euro in tre navi da crociera alimentate a GNL e la costruzione della terza nave - "World Class II" -, presso il cantiere Chantiers de l' Atlantique di Saint-Nazaire, dovrebbe iniziare all' inizio del prossimo anno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC , ha spiegato: "L' anno scorso abbiamo preso un importante impegno: raggiungere le zero emissioni di gas serra entro il 2050, guidando l' industria crocieristica sulla strada della decarbonizzazione. MSC World Europa e MSC Euribia giocheranno un ruolo fondamentale in questo percorso". "Il GNL è il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala, che riduce le emissioni in modo significativo e garantisce anche la compatibilità con future soluzioni di combustibili alternativi per le quali stiamo investendo attivamente in ricerca e sviluppo, compresa una cella a combustibile a ossidi solidi alimentata a GNL a bordo della MSC World Europa. Se il GNL bio o sintetico fosse oggi disponibile su larga scala, entrambe le nostre nuove navi potrebbero operare a emissioni nette zero sin dal primo giorno" ha concluso Pierfrancesco Vago. MSC World Europa farà il suo debutto nel Mar Arabico nell' inverno 2022/23, da quel momento MSC Crociere vanterà il più alto numero di navi mai schierate in Medio Oriente per la stagione invernale, con l' obiettivo di rafforzare la propria posizione di leader di mercato nella regione per quanto riguarda le vacanze in crociera. La nave offrirà viaggi di sette notti tra dicembre 2022 e aprile 2023 da Dubai ad Abu Dhabi e Sir Bani Yas Island negli Emirati Arabi Uniti, Dammam in Arabia Saudita e Doha in Qatar prima di tornare a Dubai. MSC World Europa nel marzo 2023 si dirigerà verso il Mar Mediterraneo e per operare crociere di sette notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, oltre che a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. MSC Euribia, a partire da giugno 2023, trascorrerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa partendo dal porto tedesco di Kiel con itinerari di sette notti verso i fiordi



Ship Mag

Focus

norvegesi con diversi scali affascinanti tra cui Copenaghen, in Danimarca; Hellsø, in Norvegia, per il Geirangerfjord; nonché Ålesund e Flam, sempre in Norvegia. MSC Euribia Entrambe le navi - MSC World Europa e MSC Euribia - saranno alimentate a GNL, combustibile che elimina le emissioni locali di inquinanti atmosferici come gli ossidi di zolfo e riduce gli ossidi di azoto fino all' 85%. Il GNL svolge inoltre un ruolo chiave nella mitigazione dei cambiamenti climatici, in quanto riduce le emissioni di CO2 del 25% e sta aprendo la strada all' adozione di combustibili non fossili sostenibili, tra cui l' idrogeno verde. Le due navi saranno entrambe dotate di sistemi di riduzione catalitica selettiva, connettività elettrica da terra a nave, sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue conformi al cosiddetto standard baltico, il più severo standard globale per lo smaltimento delle acque reflue in mare, sistemi di gestione del rumore irradiato sott' acqua per ridurre il potenziale impatto delle vibrazioni sui mammiferi marini, nonché un' ampia gamma di apparecchiature e sistemi ad alta efficienza energetica per ottimizzare l' uso dei motori.

Economia

Incontro UGL su Infrastrutture, Capone: "reti per lo sviluppo strategico del Paese"

(Teleborsa) - "Reti per lo sviluppo. L'interconnessione sostenibile" è il tema al centro dell'incontro promosso dall'UGL che si è tenuto a Roma con l'obiettivo di porre l'attenzione sulle infrastrutture strategiche per il Paese, alla luce dei processi di transizione energetica e digitale in atto. Secondo Paolo Capone, Segretario Generale dell'UGL, che ha aperto i lavori: "La transizione energetica e digitale sta avviandosi sempre più rapidamente. La decisione della Commissione Europea di tagliare il 55% delle emissioni di gas entro il 2033 e arrivare nel 2050 a emissioni zero avrà un impatto significativo sulla nostra società e, in particolare, sulle reti dei trasporti". "In Europa - ha osservato Capone - si sta andando verso la rete unica di cielo e di terra, inoltre, anche il trasporto nelle grandi città sta mutando grazie al digitale. In questa prospettiva è fondamentale investire sulla rete infrastrutturale considerato che lo sviluppo dell'Italia è legato indissolubilmente al nuovo modello di mobilità integrata, alle infrastrutture e all'ecosostenibilità. Le risorse stanziare dal Pnrr rappresentano, quindi, un'opportunità epocale per accelerare i processi di transizione in atto, rilanciare l'occupazione e rafforzare la coesione nazionale. Una sfida che tutti gli attori sociali, a partire dalle forze politiche e dai sindacati, sono chiamati ad affrontare con responsabilità e spirito di collaborazione nell'interesse del Paese. L'UGL, a riguardo, vuole fare da 'trade union' tra imprese e politica per dare maggiori garanzie ai lavoratori". Per Roberto Rosso, deputato di Forza Italia, membro della Commissione Trasporti: "L'Italia ha bisogno di velocità e semplificazioni. Con riferimento ad ITA occorre parlare di sostenibilità e interconnessione. Il nostro Paese, al momento, sconta una lentezza a causa delle eccessive procedure. In Commissione Trasporti si sta discutendo in tal senso. È fondamentale, quindi, consentire ad ITA di stare sul mercato con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione e incentivare la competitività dell'azienda a livello internazionale". Edoardo Rixi, deputato Lega, membro della Commissione Trasporti, ha dichiarato che: "Bisogna arrivare ad ottenere delle normative più semplici e dirette per quanto riguarda la gestione del trasporto aereo, dei porti e delle ferrovie. Nel Nord Europa abbiamo società pubbliche che operano con norme di carattere privatistico. Dobbiamo avere uno Stato forte, che agisca anche con una presenza minoritaria, ma che possa intervenire su decisioni strategiche attraverso il Golden Power". Secondo Marco Silvestroni, deputato di Fratelli d'Italia, membro della Commissione Trasporti: "È importante che ITA rimanga un partner strategico dello Stato e che mantenga la sua proprietà al 51%. Occorre anche potenziare le infrastrutture del Paese per favorire il commercio e lo sviluppo economico. In tal senso, mi congratulo con l'UGL per aver presentato un piano articolato per il rilancio delle infrastrutture. È altresì importante snellire la burocrazia e utilizzare al meglio le risorse".



TeleBorsa

Focus

contenute nel Pnrr per non sprecare questa grande opportunità per il Paese". All' evento hanno preso parte anche Carlo Borgomeo, Presidente Assaeroporti; Claudio Eminente, Direttore Centrale Programmazione Economica Sviluppo Infrastrutture ENAC; Andrea Gibelli, Presidente ASSTRA; Massimo Marciani, Presidente Freight Leaders Council; Filippo Contino, Chief People Management & Compensation Gruppo Ferrovie dello Stato; Francesco Alfonsi, Segretario Nazionale Trasporto Aereo; Pasquale Mennella, Segretario Nazionale Mare; Paola Avella, Segretario Nazionale Viabilità e Logistica; Ezio Favetta, Segretario Nazionale Ferrovieri; Fabio Milloch, Segretario Nazionale Autoferrotranvieri.