



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 29 giugno 2022**



Prime Pagine

29/06/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 29/06/2022	9
29/06/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/06/2022	10
29/06/2022	Il Foglio Prima pagina del 29/06/2022	11
29/06/2022	Il Giornale Prima pagina del 29/06/2022	12
29/06/2022	Il Giorno Prima pagina del 29/06/2022	13
29/06/2022	Il Manifesto Prima pagina del 29/06/2022	14
29/06/2022	Il Mattino Prima pagina del 29/06/2022	15
29/06/2022	Il Messaggero Prima pagina del 29/06/2022	16
29/06/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/06/2022	17
29/06/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/06/2022	18
29/06/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 29/06/2022	19
29/06/2022	Il Tempo Prima pagina del 29/06/2022	20
29/06/2022	Italia Oggi Prima pagina del 29/06/2022	21
29/06/2022	La Nazione Prima pagina del 29/06/2022	22
29/06/2022	La Repubblica Prima pagina del 29/06/2022	23
29/06/2022	La Stampa Prima pagina del 29/06/2022	24
29/06/2022	MF Prima pagina del 29/06/2022	25

Trieste

28/06/2022	Agenparl PORTI, PETTARIN (MISTO): TRIESTE PORTA D'EUROPA APERTA AL MONDO	26
------------	--	----

28/06/2022	Informazioni Marittime		27
Porto di Trieste, Cosco avvia servizio ferro su Slovenia			
29/06/2022	La Gazzetta Marittima		28
Due nuove unità per TUI Cruises			
29/06/2022	La Gazzetta Marittima		29
SIOT verso autoproduzione			
28/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	30
Cosco, da Trieste treni verso l'Est Europa			
28/06/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	31
Ferrovie, Cosco collega il porto di Trieste alla Slovenia (e punta all' Ungheria)			
28/06/2022	Trieste Prima		32
Ferneti traina l' interporto, il 2021 si chiude in crescita			

Venezia

28/06/2022	Askaneews		34
Amianto, a Chioggia avvio prova pilota per la bonifica sito Val di Rio			
28/06/2022	Il Nautilus		37
CHIOGGIA: AVVIO DELLA PROVA PILOTA PER LA BONIFICA DELL' AMIANTO PRODROMICA ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SITO VAL DI RIO			
28/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	40
Chioggia: prove di bonifica dell'amianto			
28/06/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	42
Porto di Chioggia: avvio della prova pilota di bonifica amianto del sito a Val da Rio			
28/06/2022	Venezia Today		45
Chioggia, inizia il test per la bonifica dell' amianto in Val di Rio			

Savona, Vado

28/06/2022	Savona News		47
Vecchia sede dell' Autorità Portuale a Savona, il sindaco Russo sollecita un intervento: "Simbolo di degrado, intervenire rapidamente"			
28/06/2022	Savona News		48
Palazzina Autorità Portuale andata a fuoco a Savona, Canavese: "Corretto il sollecito del sindaco, non ce ne siamo dimenticati, interesse anche nostro"			

Genova, Voltri

28/06/2022	Ansa		50
Stazioni Marittime Genova, previsti più crocieristi e traghetti			
28/06/2022	BizJournal Liguria		51
Genova, ecco la nuova giunta Bucci. 8 conferme tra assessori e consiglieri delegati			
28/06/2022	BizJournal Liguria		52
Stazioni Marittime, Monzani confermato presidente. Il bilancio 2021 chiude in utile di 1,23 milioni			

28/06/2022	Informare		54
Stazioni Marittime ha chiuso il 2021 con un utile netto di 1,2 milioni di euro			
28/06/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	55
Giovanni Costaguta confermato presidente di Genova for Yachting torna sulla circolazione dei marittimi extra Ue			
28/06/2022	Shipping Italy		57
Spinelli chiede di completare il puzzle sul ponte ex Idroscalo a Genova			
28/06/2022	Shipping Italy		58
Torna in utile e cambia a.d. Stazioni Marittime di Genova			
28/06/2022	The Medi Telegraph		59
Genova: Stazioni Marittime, Monzani presidente. Previsti più crocieristi e traghetti, fatturato a 19,8 milioni			

La Spezia

28/06/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	60
Torna a Piacenza BiLOG conference&expo dal 10 novembre			

Ravenna

28/06/2022	Corriere Marittimo		62
Ravenna, gruppo Sapir: Imbarco eccezionale, da mare a nave, per un mega Yacht da 85 tonn.			
28/06/2022	Ravenna Today		63
Uno yacht da 85 tonnellate imbarcato al porto di Ravenna			
28/06/2022	Ravenna Today		64
Un "benvenuto" per i turisti: nuove aree verdi a Marina di Ravenna e Porto Corsini			
28/06/2022	Ravenna24Ore.it	<i>Luca Bolognesi</i>	65
Imbarcato al Porto di Ravenna uno yacht destinato al Mar Caspio			
28/06/2022	Ravenna24Ore.it	<i>vorlandi</i>	66
Aree inaccessibili trasformate in verde pubblico a Marina di Ravenna e Porto Corsini			
28/06/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	67
Marina di Ravenna e Porto Corsini: conclusi gli interventi di riqualificazione dell' Autorità Portuale			
28/06/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	68
Incidente al Porto di Ravenna, camion investito da un treno in transito: 4 feriti			
28/06/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	69
Gruppo Sapir imbarca Yacht destinato al Mar Caspio			
28/06/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	70
Autorità Portuale di Ravenna: interventi di riqualificazione aree demaniali			
28/06/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	71
Incidente al Porto: camion si scontra con treno merci, 4 i feriti			
28/06/2022	Shipping Italy		72
Sapir imbarca una crew boat per l' Azerbaijan			
28/06/2022	Tele Romagna 24	<i>LUDOVICO LUONGO</i>	73
RAVENNA: Tanta paura al porto, treno travolge camion, due feriti FOTO			

Livorno

28/06/2022	Ansa	74
<hr/>		
28/06/2022	Informare	75
<hr/>		
28/06/2022	Informatore Navale	76
<hr/>		
28/06/2022	Informazioni Marittime	78
<hr/>		
29/06/2022	La Gazzetta Marittima	79
<hr/>		
29/06/2022	La Gazzetta Marittima	80
<hr/>		
29/06/2022	La Gazzetta Marittima	82
<hr/>		
28/06/2022	Messaggero Marittimo	83
<hr/>		
28/06/2022	Port News	85
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

29/06/2022	La Gazzetta Marittima	87
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/06/2022	Ancona Today	88
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/06/2022	CivOnline	90
<hr/>		
28/06/2022	CivOnline	91
<hr/>		
28/06/2022	CivOnline	93
<hr/>		

28/06/2022	Il Nautilus	94
<hr/>		
28/06/2022	Informazioni Marittime	96
<hr/>		
29/06/2022	La Gazzetta Marittima	97
<hr/>		
28/06/2022	Sea Reporter <i>Redazione Seareporter.it</i>	98
<hr/>		
28/06/2022	Shipping Italy	100
<hr/>		
28/06/2022	Shipping Italy	101
<hr/>		

Napoli

28/06/2022	Informatore Navale	102
<hr/>		
28/06/2022	Informatore Navale	103
<hr/>		
28/06/2022	Informazioni Marittime	105
<hr/>		
28/06/2022	Ship Mag <i>Redazione</i>	106
<hr/>		
28/06/2022	Shipping Italy	107
<hr/>		

Bari

28/06/2022	Affari Italiani	108
<hr/>		
28/06/2022	Puglia Live	112
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/06/2022	Gazzetta del Sud Pagina 21	113
<hr/>		
28/06/2022	Stretto Web	115
<hr/>		

Augusta

29/06/2022	GrandangoloCatania <i>Redazione</i>	116
<hr/>		

Focus

28/06/2022	(Sito) Adnkronos	120
<hr/> A Ostia l'olio si raccoglie (e non si getta in mare)		
28/06/2022	Ansa	121
<hr/> G7, Russia sblocchi i porti, sostegno azione Onu sul grano		
28/06/2022	Corriere Marittimo	122
<hr/> Assiterminal in audizione al Senato: "Accelerare su intermodalità ferroviaria e green ports"		
29/06/2022	Corriere Marittimo	124
<hr/> Assarmatori, Fit for 55 costi economici e sociali su traghetti e passeggeri		
28/06/2022	Il Giornale del Cibo	<i>Matteo Garuti</i> 126
<hr/> Con la Legge Salvamare i pescatori potranno recuperare i rifiuti: il punto di Federpesca		
28/06/2022	Informare	129
<hr/> Le norme IMO e UE per l'ambiente determineranno un aumento dei costi operativi delle navi ro-pax che appare insostenibile		
28/06/2022	Informatore Navale	133
<hr/> MSC Crociere presenta il tour di 22 giorni tra isole da sogno, in Groellandia in Crociera		
28/06/2022	Informazioni Marittime	135
<hr/> Assiterminal al Senato: includeteci nelle comunità energetiche		
28/06/2022	Informazioni Marittime	136
<hr/> IMO e Fit for 55, studio Assarmatori-Rina: nel 2025 tre quarti dei traghetti fuori legge		
29/06/2022	La Gazzetta Marittima	138
<hr/> Due negli USA con la flotta Carnival		
28/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Vezio Benetti</i> 139
<hr/> I porti italiani si difendono, insufficiente è la politica		
28/06/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i> 140
<hr/> Santi di Federagenti: 'Si parla poco dei porti italiani perché funzionano ma ecco perché ha prestazioni mediocri'		
28/06/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i> 141
<hr/> Le norme IMO e Fit for 55 "silurano" i traghetti italiani		
28/06/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i> 143
<hr/> MSC crociere, in Groenlandia per un tour di 22 giorni tra isole da sogno		
28/06/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i> 145
<hr/> Forum Medports 2022: le sfide della digitalizzazione nel Mediterraneo		
28/06/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i> 150
<hr/> Norme IMO e Fit for 55, l'allarme di Assarmatori: 'Nel 2025 fuori legge il 73% delle navi ro-ro e traghetti italiani'		
28/06/2022	Ship Mag	<i>Mauro Pincio</i> 152
<hr/> Msc mette l'Africa nel mirino: "Sarà il mercato del futuro"		
28/06/2022	Shipping Italy	153
<hr/> Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia		
28/06/2022	TeleBorsa	155
<hr/> Londra: rally per Carnival		

28/06/2022 **The Medi Telegraph** 156
Gruppo Royal, torna operativa tutta la flotta

28/06/2022 **The Medi Telegraph** 158
Normativa verde, per i traghetti stangata da 300 milioni l' anno

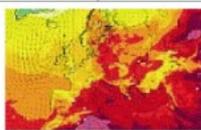
CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 9885281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

C&C Premium Reseller



Siccità, il climatologo
«Le aree calde ora sono a Nord»
di **Massimo Sideri**
a pagina 26



Nella villa di Ronaldo
Ladri da Verratti
Rubati tre milioni
di **Agostino Gramigna**
a pagina 21

cec.com

Il G7: le sanzioni sono fondamentali per la pace. Apertura sul tetto al gas. Erdogan cede, si a Svezia e Finlandia nella Nato

Draghi, è scontro con Mosca

Il premier: «Putin non sarà al G20, al massimo da remoto». Il Cremlino: «Non decide lui»

IL SEGNALE ALLO ZAR

di **Paolo Valentino**

La democrazia sarà anche un esercizio complicato e difficile. Ma il messaggio di unità e determinazione che gli alleati occidentali lanciano a Vladimir Putin in queste ore non può essere equivocado. In una sorta di grande slam iniziato la scorsa settimana al Consiglio europeo a Bruxelles, proseguito al G7 chiusosi ieri sulle Alpi bavaresi e giunto oggi all'appuntamento conclusivo del vertice Nato a Madrid, l'Occidente dice al leader del Cremlino che è pronto a contrastare le sue mire imperiali e la sua guerra di aggressione contro l'Ucraina «per tutto il tempo che sarà necessario». E che intende far salire i costi politici ed economici che il capo del Cremlino deve affrontare, in modo da costringerlo un giorno a sedersi al tavolo del negoziato. Che poi le nuove misure e sanzioni messe in cantiere contro Mosca abbiano ancora bisogno di tempo per essere operative, come il price cap su gas e petrolio fortemente voluto da Mario Draghi, toglie poco al valore di questo risultato. Sul piano della tempistica, in primo luogo. Dopo l'escalation su Kaliningrad e l'annuncio di Putin di voler consegnare i missili Iskander alla Bielorussia, eventualmente armati di testate nucleari, era assolutamente necessario mandare un segnale chiaro, in grado di rompere i calcoli dello Zar.

continua a pagina 28

di **Marco Galluzzo** e **Giuseppe Sarcina**

Mentre il G7, in Germania, ribadisce il sostegno totale all'Ucraina e afferma che le «sanzioni sono necessarie per la pace e spingere la Russia a trattare», Draghi scatena l'ira del Cremlino per questa frase: «Putin al G20? Forse da remoto». La replica di Mosca: «Non sta a lui decidere».

da pagina 2 a pagina 7

IL CAMPO DI BATTAGLIA

Riscossa ucraina verso Kherson

di **Lorenzo Cremonesi**

a pagina 7

GIANNELLI

UN RITORNO DI LEADERSHIP?



POLITICA

M5S, L'IPOTESI DELL'APPOGGIO ESTERNO

Grillo e il passo di lato

di **Claudio Bozza**

Nel M5S spinte per l'appoggio esterno. Grillo: certo che restiamo al governo.

a pagina 10

TAJANI E LE TENSIONI NEL CENTRODESTRA

«Basta litigi sul leader»

di **Paola Di Caro**

Antonio Tajani (FI): basta litigare sulla leadership, prima vinciamo le elezioni.

a pagina 8

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA

«Trump voleva guidare l'auto all'assalto di Capitol Hill»

di **Massimo Gaggi**



Rudy Giuliani sapeva che la sera del 6 gennaio qualcosa sarebbe successo. E lo aveva anticipato. Ma la testimonianza di Cassidy Hutchinson, collaboratrice dell'ex capo dello staff del presidente, è dura con Trump per l'attacco a Capitol Hill. «Voleva guidare l'auto all'assalto del Congresso». L'ex presidente: falsità.

a pagina 14

Wimbledon Il tennista azzurro lascia il torneo dopo un test volontario



Berrettini, il Covid e il ritiro «Volevo proteggere tutti»

di **Marco Calabresi**

Niente Wimbledon per Matteo Berrettini. L'azzurro è risultato positivo al Covid. A poche ore dal debutto si era sottoposto a un tampone volontario. «L'ho fatto per proteggere gli altri. Avevo dei sintomi e mi sono isolato».

a pagina 25

Misure Auto green, divisi sul 2035

Superbonus, stop del governo: no alla proroga

di **Andrea Ducci** e **Rita Querzè**

Cot al Superbonus del 10%. Il governo sarebbe pronto ad escludere l'ipotesi di prorogare il maxi incentivo. I fondi stanziati, 33,3 miliardi, sono già esauriti, nonostante ci siano ancora cinque mesi per richiedere il bonus. Si continua, invece, a trattare sulle cessioni del credito di imposta ad altri intermediari che non siano più le banche. E sulle auto elettriche l'Unione europea è divisa sul 2035. Prima intesa sul biocarburanti.

alle pagine 30 e 31

IL PG DELLA CASSAZIONE GIOVANNI SALVI

«Giustizia troppo incerta»

di **Giovanni Bianconi**

La giustizia «dà risposte uniformi» e così «si può recuperare la fiducia del cittadino» dice il pg della Cassazione Giovanni Salvi.

a pagina 20



10 ANNI FEDERICO RAMPINI
ERI AMERICA
Viaggio alla riscoperta di un Paese
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Aveva scritto a Draghi per criticare la scelta di spedire armi agli ucraini, «non si salvano vite uccidendone altre», senza sapere che di lì a poco avrebbe salvato quattro vite uccidendone una: la sua. C'è stato un tempo, ormai difficile persino da immaginare, in cui in Italia molti facevano politica per passione. Non seguivano un leader, ma un ideale: la libertà, il socialismo, il cattolicesimo popolare. Nel caso di Bruno Padovani, centralista presso un ospedale della provincia di Verona ed ex assessore, questo ideale era il comunismo. Non lo ha rinnegato quando il Pci è andato in pensione e nemmeno quando in pensione ci è andato lui: a 82 anni scriveva ancora lettere pacifiste al governo. Al paese lo chiamavano tutti «il compagno Bruno», anche i leghisti e senza alcuna ironia.

Il compagno Bruno



Lunedì scorso si trovava al mare con la figlia, spirava un vento forte e in spiaggia sventolava la sua bandiera preferita, quella rossa. Quattro bimbi sono corsi in acqua lo stesso. Quando hanno cominciato a gridare aiuto, il compagno Bruno si è gettato tra i cavalloni, nuncante del peso delle onde e di quello degli anni. Con altri bagnanti ha portato in salvo i bambini. Poi si è sdraiato sulla riva, come per prendere fiato. Se ne è andato così, nel modo in cui vorrebbero andarsene tutti: con un gesto di altruismo che riassume il meglio di una biografia. Un tempo la politica era fatta da gente di questo stampo. Non è una favola, ragazzi. Il compagno Bruno è la prova che quel tempo è esistito davvero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

airport inarmocromia

OCCHIALI IN ARMOCROMIA?
Scopri Airport in Armocromia nei migliori negozi di ottica.

Airport in Armocromia è un brand Centro Style.





La premier **scotese** Sturgeon rilancia la proposta dell'**indipendenza da Londra** e propone il **referendum** per ottobre 2023. Dopo la Brexit, arriva la **contro-Brexit**



Mercoledì 29 giugno 2022 - Anno 14 - n° 177
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 180 - Arretrati: € 1,00 - € 16 con il libro "Ucraina. Critica della politica internazionale"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MACCARTISMO Le firme del "Fatto" e Stone
 Il Pd porta alla Camera
 una lista di "putiniani"

■ I dem rilanciano a Montecitorio un pasticciato rapporto che mette all'indice giornalisti e intellettuali accusati di connivenza con la Russia. Tra loro, oltre ai nostri Orsini e Spinelli, anche Augias, Barbero, Innaro, Ranucci e il regista Usa

● CANNAVÒ E GIARELLI A PAG. 6 - 7



GUERRA Ok a Finlandia e Svezia nella Nato
 G7 gassoso sul gas
 Lite premier-Putin

■ Il vertice in Germania si chiude con un risultato minimo: tetto solo al prezzo del petrolio. Il summit in Spagna si apre con la Turchia che toglie il veto ai nuovi partner. Sul terreno, ancora razzi russi su obiettivi civili

● CURZI, DELLA SALA E GRAMAGLIA A PAG. 6 - 7

Quota Centro

» Marco Travaglio

La notizia sarà sfuggita ai più, vista la censura che perseguita il Centro, ma i veri trionfatori delle Comunali sono Azione e Italia Viva. Che ora fanno orgogliosamente pesare l'apporto "essenziale" e "decisivo" alla vittoria del centrosinistra contro le destracce e i 5Stelle (peraltro estinti fin dalla nascita). La poderosa avanzata dei due colossi centristi s'era già intuiva al primo turno, quando Azione balzò allo 0,5% di media e Iv allo 0,1%. Ma è ai ballottaggi che l'Invincibile Armata ha sfondato gli argini. Lo sottolinea giubilante l'italo-ivo Gennaro Migliore, politico e ossimoro (nella sua bio su Twitter si legge "a sinistra con Italia Viva"): "Una serie di belle vittorie ai ballottaggi, penso a Verona con Tommasi e a Parma senza M5S. Il campo largo non è con il partito di Conte, ma quello riformista e civico. La destra sovranista è la grande sconfitta". Per sconfiggerla meglio, Iv appoggiava il più sovranista dei due candidati di destra, quello condannato per odio razziale: Flavio Tosi, definito da Renzi "il sindaco più capace". Infatti Tosi non è neppure arrivato al ballottaggio grazie ai renziani: decisivi per lui e per Tommasi, che l'ha scampata bella.

Ora Teresa Bellanova esulta per l'"asse riformista", ma avverte di "non farsi illusioni e lavorare costantemente per non consegnare il governo del Paese alle destre". È per questo che a Carrara, con la preclara figura di Cosimo Ferri in Palamara, Iv appoggiava la destra e anche lì è stata decisiva: ha vinto il centrosinistra. L'unica città importante persa dal centrosinistra è Lucca, dov'è stato determinante Calenda, ma per la destra: non essendo un baluba grillino e avendo una classe dirigente competente e affidabile, Calenda candida il figlio d'arte Alberto Veronesi, "unica alternativa seria a destra e sinistra", che infatti prende il 3,6% e al ballottaggio s'alza alla destra e a Casa-Pound per Pardini. Al che Calenda scopre che Veronesi è "incapace" e pure "sfigato". Sale sul palco con Letta per sostenere il centrosinistra di Raspini e si rivela decisivo: nel senso che vince Pardini. A Verona, sempre più difficile: Calenda appoggia Tommasi, ma a titolo personale; Azione si disocia dal leader (o viceversa) perché Tommasi è radioattivo per l'appoggio di Conte. Alla fine la scissione dell'atomo azionista è decisiva almeno quanto l'assenza di Iv: vince Tommasi. A Catanzaro, la comica finale: Azione e Calenda si ricompattano su tal Tale-rico, appena scartato dal centro-destra. Iv invece sta con Donato, candidato di Lega e FI e al ballottaggio anche di FdI, contro il civico Fiorita, sostenuto da Pd e M5S. "Donato è il miglior candidato", assicura Rosato, sempre più decisivo: infatti vince Fiorita. Se l'avessero appoggiato i renziani, non ce l'avrebbe mai fatta.

ESCLUSIVO IL SOCIOLOGO DE MASI AL FATTO: "L'HA DETTO BEPPE A ME E AI DEPUTATI"

"Draghi chiede a Grillo di fare fuori Conte"



PROVE DI CONTICIDIO-2
 IL PREMIER AL TELEFONO:
 "MANDA VIA IL LEADER, È
 INADEGUATO". E RECLAMA
 VOTI 5S PER LE SUE LEGGI

● DE CAROLIS A PAG. 2 - 3

GARANTITI I TRASFERIMENTI CREDITI
 Superbonus: Draghi taglia
 i fondi, scontro coi 5Stelle

● BORZI A PAG. 4

» I NUOVI PALINSESTI

Rai, gli ultracorpi di prima serata in appalto esterno

» Gianluca Roselli

Ritorni, conferme e novità nella stagione Rai 2022/2023 presentata a Milano. La prima stagione della tv pubblica realizzata interamente dalle nuove dieci direzioni di genere.

SEQUE A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Quando votano i giovani a pag. 3
- **Gomez** Pure le élite sono populiste a pag. 13
- **Gandini, Falcone, Dragagna** Covid a pag. 13
- **Robecchi** Il Pd distrugge il 'sociale' a pag. 13
- **Gallo Di Maio**, un mini-Cossiga Nato a pag. 17
- **Vitali** Un aeroporto? No una lotteria a pag. 20

AGRICOLTORI E SICCIÀ

"Acqua, i politici fuori dalle scelte"

● VERGINE A PAG. 11



La cattiveria

Confindustria, il presidente Bonomi se la prende con l'Istat perché i numeri non gli piacciono. Prossimi bersagli: Piaggiora e Newton

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SIGILLI ALL'AREA UNESCO

Valle dei Templi, il resort abusivo è sotto sequestro

● LO BIANCO A PAG. 14



A VOLTE RITORNANO

Libri per l'estate: i classici fanno il boom di vendite

● DENTELLO A PAG. 18





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 153 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

ALLEANZA IN CONCLAVE

Psicodramma a destra Cabina di regia Lega e Meloni attacca tutti

Si apre il dibattito sulla leadership
Orsina: prima viene il programma

Il centrodestra si interroga sulle regole da seguire in vista delle Politiche. Tra le questioni sul tavolo la scelta dei criteri per la leadership. Per Giorgia Meloni «bisogna vedersi e parlare con chiarezza su come proseguire, guardando avanti e non guardando dietro». E nella Lega si alla cabina di regia Salvini-Fedriga-Giorgetti.

Boezi, Bracalini e Zurlo alle pagine 8-9

REGOLE E COSTUMI

di Augusto Minzolini

Almeno per numeri assoluti raccolti nelle elezioni amministrative, il centrodestra non dovrebbe mettersi a lutto: ha preso mezzo milione di voti più del centrosinistra. Il problema semmai è come sia riuscito ad indispettare i suoi elettori al punto da non riuscire a riportarli alle urne al ballottaggio. E la spiegazione è semplice: i gruppi dirigenti hanno litigato e si sono fatti male l'un l'altro. Per cui si tratta di una questione di regole e comportamenti prima ancora che di linea politica e di programmi. È una malattia, ormai cronica, che spinge a turno una delle forze politiche del centrodestra in fase di crescita - prima la Lega, ora Fdi - a giocare da sola, a seguire più gli interessi, gli egoismi di partito che non a privilegiare la coalizione.

Una delle cause della patologia, se non la principale, è lo schema per cui la premiership va al leader del partito che prende più voti. Dal punto di vista lessicale lo slogan è efficace e non fa una piega. Solo che racchiude in sé anche le ragioni di una competizione spietata, senza quartiere. In più rende i leader prigionieri dei loro partiti e non rappresentativi dell'intera coalizione. È fatale, inevitabile. E i numeri, va detto, potrebbero in alcuni casi non dare ragione a questa regola non scritta: mettiamo il caso, infatti, che Fratelli d'Italia raccolga il 22% e, dall'altra parte, la Lega il 15%, Forza Italia il 10%, i centristi un 2%. È evidente che la convergenza dei voti del Carroccio, degli azzurri e dei centristi su un altro nome lo renderebbero più rappresentativo della coalizione dei leader di Fdi. Ovviamente, non è detto che la Meloni anche in quel caso non possa raccogliere un ampio consenso nello schieramento di centrodestra, ma per raggiungere l'obiettivo dovrebbe o raggiungere una percentuale superiore a quelle degli altri messe insieme, o coltivare il rapporto con gli alleati, cioè tentare di rappresentarne le istanze. Dovrebbe agire esattamente, quindi, con la sensibilità e lo spirito del leader di coalizione.

Quale potrebbe essere la strada, pardon, la regola per imporre un simile comportamento virtuoso? Demandare la scelta del premier all'assemblea di tutti parlamentari del centrodestra all'indomani delle elezioni. Di certo il nome che fosse indicato in quella sede sarebbe rappresentativo della coalizione e non di un singolo partito e già solo per questo sarebbe dotato di un'investitura politica superiore. L'obiezione, per la verità semplicistica, degli uomini della Meloni a una simile idea è che il Cavaliere in passato ha sempre sposato la regola per cui il premier è espresso dal partito che raccoglie più voti. In realtà non è così: Berlusconi è sempre stato il baricentro dell'alleanza oltre a guidare il partito che nella coalizione raccoglieva più consensi della somma di tutti gli altri. Basta guardare ai dati delle elezioni che noi hanno portato a Palazzo Chigi: nel 1994 Forza Italia raggiunse il 21%, Lega (8%) e Alleanza Nazionale (13,4%) insieme facevano il 21,4%, solo che erano talmente incompatibili che si erano alleate separatamente con Fi una al Nord e una al Sud. Nel 2001 gli azzurri raggiunsero da soli il 29,4%, gli altri partiti del centrodestra sommati (Lega, An, centristi) il 19,1%. Nel 2008 il Cav era il leader del Pdl che raggiunse il 37,4% e aveva come alleati la Lega (8,3%) e le autonomie del Sud (1,1%). Insomma, l'obiezione di Fdi non regge: se ci fosse stata l'assemblea degli eletti anche in quei casi l'investitura, non fosse altro per i numeri, l'avrebbe avuta ugualmente Berlusconi.

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) AUTONOME IN ALTO ADIGE. IL NUMERO DI FASCIO È DI 100.000. IL NUMERO DI FASCIO È DI 100.000.

SVOLTA IN OCCIDENTE RINASCE LA NATO (E LA RUSSIA ORA HA PAURA)

Cade il veto turco, Svezia e Finlandia nell'Alleanza:
«Mosca la minaccia di oggi, Pechino la sfida di domani»
G7, Draghi ottiene il tetto al gas e litiga con Putin

LO SCENARIO ITALIANO

E l'incertezza spinge al bis di SuperMario

di Adalberto Signore

a pagina 12

Fausto Biloslavo e Roberto Fabbri

Alla fine la Nato ce l'ha fatta. Si allarga a Svezia e Finlandia e mette paura alla Russia. Il veto turco all'ingresso degli scandinavi è caduto dopo la trattativa sui curdi. L'Alleanza chiarisce le priorità: sfida a Mosca e Pechino.

con servizi da pagina 2 a pagina 6

L'ANNUNCIO DELL'ESECUTIVO

Ufficiale: addio superbonus

Stop incentivi alle ristrutturazioni: troppi imbrogli

PER LE REGOLE POTEVA ANCHE GIOCARE

Perde Wimbledon per Covid Ma Berrettini vince in civiltà

di Marco Lombardo e Elia Pagnoni a pagina 28



PECCATO Matteo Berrettini rinuncia a Wimbledon

Massimo Malpica

Tra truffe vere e truffe presunte, stop delle banche alla cessione del credito, caro prezzi dei materiali e richieste superiori alle risorse stanziate dal governo (33,7 miliardi di euro contro 33,3), il Superbonus diventa un boomerang per l'esecutivo. Che, in una riunione con la maggioranza, chiude la porta a ogni ipotesi di proroga e avverte: non arriverà più un solo centesimo. Addio proroghe del 110%.

a pagina 14

«APPOGGIO ESTERNO? NO»

M5s in tilt Grillo smonta la tela di Conte

Domenico Di Sanzo

a pagina 13

IL CASO DEL NECROLOGIO DELL'INFLUENCER

Da Ferrero e Del Vecchio alla Ferragni Il nuovo volto (social) del capitalismo

di Carlo Lottieri

I PALINSESTI RAI

Ci mancavano le drag queen in prima serata

di Laura Rio

a pagina 26

LE MOSSE DEI DEM

Letta, via alle promesse a gay, donne e migranti Ma sul «campo largo» Pd diviso in «campetti»



Pier Francesco Borgia

Enrico Letta sulla Stampa si mostra ottimista sul futuro del Pd e lancia i proclami sul fronte dei «diritti». Oggi in Aula il disegno di legge sullo Ius scholae.

con Cesaretti alle pagine 10-11

LO IUS SCHOLAE

La crociata per i diritti come arma elettorale

di Marco Gervasoni

a pagina 11

BONUS E RIFORME

I paladini della spesa difendono la burocrazia

di Vittorio Macioce

a pagina 11

ABORTO, EUTANASIA E GENDER

Giù le mani dai cattolici, il vero «campo stretto»

di Felice Manti

a pagina 11

con Astorri a pagina 18



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 29 giugno 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, l'ambulante ucciso dalla 'ndrangheta

**Delitto Sanua, la svolta
L'identikit del killer
nelle carte di 27 anni fa**

Consani in Lombardia



Milano, la vittima racconta

**«Io e le molestie
dell'allenatore
Papà, vigilate»**

Mola in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Stop del governo al superbonus casa

Sono finiti i soldi, niente proroghe. Si tratta sull'allargamento della cessione del credito. In allarme piccole imprese e artigiani. Nodo energia, primo sì del G7 al tetto del prezzo su petrolio e gas. Ma continua la corsa dei carburanti, la benzina vola a 2,073

Servizi
alle pagine 7 e 8

I dubbi di Germania e Italia

**Auto elettrica,
avanti tutta
(con prudenza)**

Simone Arminio

Vediamo di capirci: il futuro della mobilità è elettrico, e bene ha fatto l'Europa a lanciare il suo Fit for 55 che punta a mandare in soffitta il petrolio entro il 2035. Ma la bacchetta magica se c'era si è persa, ed è per questo che diventa cruciale il compromesso. Va in questa direzione la proposta tedesca di un punto intermedio che, dalla benzina al litio, passi in certi casi per i biocarburanti. Non è il solito attendismo. Sulla necessità che il futuro arrivi, e in fretta, nessuno può avere dubbi. Soprattutto alla luce dello scenario da incubo in cui siamo stati catapultati, e che ci vede stretti tra cambiamenti climatici sempre più violenti e una scarsità (e annesso monopolio) ormai tragica delle fonti fossili.

Continua a pagina 2

SI RAFFORZA IL FRONTE NORD ORIENTALE, UNO SMACCO PER PUTIN



La premier finlandese Sanna Marin, 36 anni



Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan, 68 anni

Finlandia e Svezia nella Nato, sì del sultano

Cade il veto della Turchia sull'ingresso nella Nato di Svezia e Finlandia. I tre Paesi hanno firmato un memorandum a Madrid che accoglie le richieste

di Ankara sulla lotta al Pkk e sulla fine dell'embargo alle forniture militari. Per il segretario generale dell'Alleanza Jens Stoltenberg «ora siamo tutti

più sicuri». Gli Usa sostengono che il presidente Recep Tayyip Erdogan, vicino anche a Putin, non chieda niente in cambio.

Farruggia a pagina 9

DALLE CITTÀ

Le mani dei clan

**«Tutti gli uomini»
dei narcos a Milano
e l'affare della coca
pura al 98 per cento**

Palma nelle Cronache

Secondary ticketing

Maneskin e Ultimo
Vietati i biglietti
a prezzo "rialzato"

Servizio nelle Cronache

Corte Palasio

**Ex sindaco trovato
con la gola tagliata
Tragica fatalità**

Arensi nelle Cronache



La lezione del tennista mentre risalgono i contagi

**Berrettini fa il test Covid
Niente più Wimbledon**

Malpelo a pagina 3 e servizi nel QS



Condannata la complice degli abusi sulle minorenni

**Venti anni alla Maxwell
«Epstein il mio rimorso»**

Servizio a pagina 15

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.

SCUOLA ITALIA

È L'ECCELLENZA nel campo della
PROMOZIONE e dei COSTI!!!

FIRENZE 335.6357781
VIALE BELFIORE, 10 333.2048767

SCUOLA ITALIA tel. 0775.310729 - 0775.283804 - www.scuolaitalia.it

SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!



Domani l'ExtraTerrestre

CRISI DEL CLIMA Se la terraferma è una canicola, il Mediterraneo non è da meno: 5 gradi in più oltre la media stagionale. Effetti devastanti



Culture

ART BRUT L'erranza delle parole, in senso fisico e mentale, nelle opere degli «irregolari» in mostra a Roma
Ada De Piro pagina 10



Visioni

RISE Giannis Antetokounmpo, talento puro del basket, una vita avventurosa raccontata in un film
Mazzino Montinari pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
e EURO 2,00

MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2022 - ANNO LII - N° 154

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ALMENO 20 LE VITTIME AL CENTRO COMMERCIALE DI KREMENCHUK. IL CREMLINO: «KIEV SI ARRENDA»

Zelensky vuole missili, Mosca la resa

■ Sale a venti il bilancio delle vittime dell'attacco missilistico russo al centro commerciale di Kremenchuk, nell'entroterra ucraino, compiuto lunedì pomeriggio. Ma i dispersi sono ancora 50. Un attacco che ieri ha tenuto banco, da Kiev a Mosca fino al G7. Il presidente

Zelensky chiede alla Nato un sistema missilistico di difesa migliore, mentre al Cremlino alternano l'accusa (agli ucraini) di mentire con la puntualizzazione sulla pace: la guerra finirà quando l'Ucraina si arrenderà. Zelensky non può permettersi una resa, significherebbe

perdere Donbass, Kharkiv, Mariupol, Kherson. Mentre le bombe continuano a piovere sull'est: ieri la carovana italiana StoptheWarNow è arrivata a Mykolajiv tra il suono dei raid aerei russi e il dolore di altri civili uccisi.

ANGIERI, GIORDANA A PAGINA 2

IL VERTICE DELL'ALLEANZA ATLANTICA Più armi e più nemici, è la Nato 2.0

■ Iniziato a Madrid il vertice della Nato che riscriverà lo Strategic Concept, il piano decennale dell'Alleanza atlantica: più armi, soldati, soldi (budget quasi

raddoppiato) e soprattutto più nemici: la Russia lo è già, per la Cina si parla di «sfida». Arruolati Svezia e Finlandia, Erdogan ritira il veto. **ZANINI A PAGINA 3**

Finlandia e Svezia

L'improbabile sicurezza atlantica

GIUSEPPE CASSINI

Non svanirà mai la memoria di cos'era la Finlandia nel dopoguerra, dopo due epici scontri con le armate sovietiche e la perdita di parte della Carelia perché «troppo» vicina a Leningrado.

— segue a pagina 14 —

Prezzi e profitti

Se l'inflazione va a finire nelle tasche della rendita

ROBERTO ROMANO

L'analisi economica del nostro Paese negli anni 2000-2020 restituisce qualcosa di anomalo e amaro. L'inflazione alla produzione e al consumo sono sistematicamente più alte di Germania e Francia.

— segue a pagina 15 —

Clima

Il consumo di suolo tra le cause della crisi idrica

GAETANO LAMANNA

Parlare di emergenza a proposito della siccità e della carenza d'acqua è un nonsense. L'emergenza è una circostanza imprevista, inaspettata, non un evento che si intensifica, anno dopo anno, per il riscaldamento climatico.

— segue a pagina 15 —

Il camion trovato in Texas carico di migranti senza vita foto Jordan Vonderhaar/Getty Images



50 profughi asfissati dentro un camion in Texas. È la tragedia migratoria peggiore nella storia Usa. Nel Mediterraneo ennesimo naufragio di una barca partita dalla Libia: più di 20 i dispersi. Per la strage di Melilla l'Onu chiede a Spagna e Marocco un'inchiesta indipendente **pagine 8,9**

Morti

senza confini

Lele Corvi



TEXAS: 46 MIGRANTI MORTI IN UN CAMION

LE ACCUSE SI CONCENTRANO SULLA GESTIONE DELLE FRONTIERE

È PIÙ COMPLESSO PER LA GESTIONE DEI PROBLEMI LONTANI FIN CONTIN

CATANZARO/INTERVISTA

I primi passi di Fiorita «sindaco dal basso»



■ Nicola Fiorita, il giurista che con la sua coalizione a trazione civica ha battuto le destre, racconta la sua impresa: «Tutto parte dai cinque anni di opposizione e impegno sociale: ci siamo costruiti una credibilità e ci siamo andati a prendere i voti uno a uno».

SANTORO A PAGINA 4

all'interno

Destra Aria troppo tesa, il vertice può attendere

ANDREA COLOMBO

PAGINA 5

5 Stelle Grillo a Draghi «Non siamo come Di Maio»

REDAZIONE POLITICA

PAGINA 4

Covid-19 83 mila contagi ma niente restrizioni

ANDREA CAPOCCI

PAGINA 6

EMERGENZA SICCIÀ

Curcio: il governo non ha idee chiare

■ Un'attesa, che all'inizio era stata presentata come fisiologica, tutt'al più burocratica, ora diventa tempo per schiarirsi le idee. Lo ha detto, con estrema sincerità, il capo della Protezione civile, Fabrizio Curcio, a margine di un incontro a Trieste: «Lo stato d'emergenza a causa della siccità è un atto del governo e si farà quando avremo le idee chiare sulle misure da adottare». E, attualmente, non lo sono. L'invito di Curcio è «a non focalizzare l'attenzione sui tempi per lo stato di emergenza «che è un atto burocratico», «il problema sono le misure». **RAVARINO A PAGINA 6**

TRUMP IL 6 GENNAIO

«Vai al Campidoglio, sono il cazzo di capo»



■ È come un film il racconto alle audizioni pubbliche per il «golpe» del 6 gennaio fatto da Cassidy Hutchinson, mite segretaria del capo di gabinetto di Donald Trump. Il presidente voleva mettersi alla testa dei «patrioti» verso il Campidoglio, non ci è riuscito, ha dato in escandescenze. **CELADA A PAGINA 7**

Pirella Göttsche Lowenthal
9 7710023 215100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 177 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/11, 10/20/21

Fondato nel 1892



Mercoledì 29 Giugno 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOIOLI

L'omaggio del Paese Del Vecchio, domani l'addio Milleri nuovo presidente Essilux Mancini e servizi alle pagg. 6 e 7



Positivo, salta Wimbledon Berrettini e il test Covid (non obbligatorio): «L'ho fatto per rispetto» Cristiano Tarsia a pag. 17



Il mercato Napoli, Barak torna di moda Insigne: «Azzurri da scudetto» Bruno Majorano a pag. 16



Il piano Di Maio per unire i centristi

Le mosse del ministro: attrarre i sindacati e i moderati dei due poli da Sala a Carfagna e Giorgetti



Mario Ajello

Nel Piano Di Maio per unire i centristi è fondamentale il gioco di sponda. E le sponde a Luigi non mancano. Sta seguendo con estremo interesse il travaglio nella Lega e in Forza Italia. Nel primo caso, Giorgetti è il suo grande interlocutore. Quanto agli azzurri, il rapporto con la Carfagna è consolidato. E a sinistra guarda a Sala. *A pag. 9*

L'analisi

C'è un fattore Meloni che agita il centrodestra

Alessandro Campi

Al netto della propaganda (legittima) dei singoli partiti, i due turni delle amministrative sono stati un sostanziale pareggio tra le opposte coalizioni. Se conta il numero complessivo dei sindaci eletti nelle città principali, alla fine non ci sono stati grandi spostamenti da una parte e dall'altra. Anzi, ad essere pignoli, il centrodestra ha guadagnato qualcosa, oltre ad aver vinto in tre su quattro dei capoluoghi di regione in cui si votava (Palermo, Genova e l'Aquila, con Catanzaro andato al centrosinistra). *Continua a pag. 35*

Draghi-Biden, asse più forte è scontro con Putin sul G20

► Il premier: «I russi non saranno al vertice». L'ira di Mosca: «Non è lui a decidere» Tetto a gas e petrolio, sì del G7. Svezia e Finlandia nella Nato: Erdogan toglie il veto

Funerali a Roma. Lo scrittore sarà sepolto a Capri



Raffaele La Capria a Capri: sulla "sua" isola lo scrittore sarà sepolto

La Capria, il ritorno al suo mare

Commozione ai funerali di Raffaele La Capria che sarà sepolto nella sua Capri, dove lo aspetta la moglie Ilaria. La lettera della figlia Alexandra: «La tua ironia mi ha insegnato ad essere leggera. Tu sei il canarino che si è posato sulla mia spalla». *Paparatti a pag. 14*

L'intervista

Piccolo: così ha cambiato la narrazione di Napoli

Generoso Picone a pag. 15

«Putin non sarà al G20», dice il premier Draghi confermando l'asse con Biden. Poche parole di Mario Draghi, pronunciate quando era appena finito il vertice del G7 di Elmau, sono bastate a scatenare le ire del Cremlino: «Non decide lui», replica Mosca. Intanto il G7 è unanime sul tetto del prezzo per l'energia russa. Svezia e Finlandia nella Nato: Erdogan toglie il veto. **Malfetano, Mangani, Rosana e servizi da pag. 2 a 5**

Il governo

Alt alla proroga del Superbonus: no a nuovi fondi

Nuova correzione per sbloccare il 110%: le partite Iva potranno acquistare i crediti ma non ci saranno proroghe. Tensione tra le aziende: una delegazione ricevuta dal ministro Franco. **Cifoni a pag. 10**

Suk della Stazione liberi gli aggressori la rabbia dei vigili

► Notte di guerriglia, solo denunce a piede libero «In cento contro di noi ma nessuno resta dentro»

Luigi Roano

Per la donna e i connazionali nigeriani, che per «difenderla» dai controlli dei vigili avevano aggredito gli agenti, nessun provvedimento restrittivo: «Lei che ha causato la rissa è stata fermata, fotosegnalata e denunciata a piede libero», scrive con rammarico un vigile che



con altri colleghi esprime sul social la rabbia per la mancanza di segnali forti contro l'illegalità che regna nella zona della Stazione centrale di Napoli. È di quella notte di violenza, con 5 vigili finiti in ospedale e le auto di servizio danneggiate, resta «una sola persona identificata della gang di un centinaio di nigeriani ma nessun arresto». *In Cronaca*

Il dibattito
«Ius scholae» è subito scontro in Parlamento

Gigi Di Fiore

«Ius scholae», lo scontro arriva in Aula alla Camera. Da oggi la discussione sul provvedimento dopo il muro contro muro in Commissione: interessati 877mila alunni stranieri. Il testo introduce la possibilità di concedere la cittadinanza dopo un ciclo scolastico in Italia. Lega e Fdi contrari, prosegue il braccio di ferro: Fd dialogante, favorevoli Pd, Cinquestelle e Leu. *A pag. 11*

L'intervista
Franco Prodi: «Caldo record? Nessuna novità»

Mariagiovanna Capone

Il caldo afoso a giugno è colpa dei cambiamenti climatici? «Non è completamente anomalo un giugno così caldo. Tutto rientra in una normalità della Terra caratterizzata da oscillazioni climatiche influenzate dall'attività solare», spiega Franco Prodi, fisico dell'atmosfera e climatologo che avverte: «Ma non significa che l'uomo non abbia una relazione con l'ambiente, e attenzione, ho detto ambiente, non clima o meteo». *A pag. 13*

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





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 144-N° 177 ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.0001 con L.452/004 art.1 c.1 DD.MM.

NAZI

IL GIORNAL

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mercoledì 29 Giugno 2022 • ss. Pietro e Paolo

Il Mundial '82
Cabrini: «Quel gol
il feroce Gentile
e l'Italia eroica
fermarono Diego»
Boldrini nello Sport



Milleri guiderà EssiLux
Del Vecchio,
domani il saluto
di tutto il Paese
Servizi alle pag. 6 e 7



Giallini polemico
La Rai di Fuortes
sotto il segno
delle donne
e di Sorrentino
Ravarino a pag. 22



Oltre le Comunali
Quel voto
che stabilizza
un esecutivo
indebolito

Alessandro Campi

Al netto della propaganda (legittima) dei singoli partiti, i due turni delle amministrative sono stati un sostanziale pareggio tra le opposte coalizioni. Se conta il numero complessivo dei sindaci eletti nelle città principali, alla fine non ci sono stati grandi spostamenti da una parte e dall'altra. Anzi, ad essere pignoli, il centrodestra ha guadagnato qualcosa, oltre ad aver vinto in tre su quattro dei capoluoghi di regione in cui si votava (Palermo, Genova e l'Aquila, con Catanzaro andato al centrosinistra).

Quanto alle indicazioni politiche generali, quelle importanti erano avviate già al primo turno: l'avanzata di Fratelli d'Italia a scapito della Lega, la solidità del Pd a sinistra, l'implosione del grillinismo (già prima della fatale scissione), l'eccesso di frammentazione della galassia centrista, il galleggiare del berlusconismo. Naturalmente altro, rispetto all'esito reale, sono le attese, le previsioni, le speranze e i calcoli spesso sbagliati delle singole forze politiche. Così come le vittorie o sconfitte simboliche o paradigmatiche. Verona rientra in questa casistica. Per il centrodestra una bella botta, ma da imputare prima che al leader nazionali troppo litigiosi, al candidato locale dimostratosi oltremodo improvvisto. Un sindaco uscente che era già stato sostanzialmente boicottato al primo turno dai suoi concittadini, incaponiti ad andare da solo al ballottaggio. (...)

Continua a pag. 18

Un tetto per gas e petrolio Draghi-Putin, tensione G20

► Al G7 passa la linea dei massimali per i prezzi dell'energia: «Ora tocca alla Ue»
► «Non saranno al summit»: lite premier-russi. Nato, sì turco a Svezia e Finlandia

ROMA Al G7 passa la linea sul tetto ai prezzi di gas e petrolio. G20, scambio polemico tra Draghi e Putin.

Servizi da pag. 2 a pag. 5

Nuova correzione per far ripartire il 110%

Superbonus, dal governo stop alle proroghe
ma meno vincoli alle cessioni dei crediti

Luca Cifoni

Nessuna proroga sul Superbonus 110% ma meno vincoli sulle ces-



sioni dei crediti: anche le partite Iva potranno acquistarli. L'incertezza normativa, intanto, rallenta i lavori. A pag. 15

Centrodestra, Lega e FI contro la Meloni

Il piano di Di Maio: ripartire in autunno
con la rete dei sindacati e l'agenda Draghi

Mario Ajello

Dopo la scissione Luigi Di Maio ha un piano centrista: scompagina-



re i due poli e puntare sui sindacati, coinvolgendo alcuni big. Resa dei conti nel centrodestra A pag. 9 Bulleri a pag. 10

Nomine al vertice
La chiarezza
necessaria
sul futuro
di Bankitalia

Angelo De Mattia

Il quotidiano *Il Foglio* ha dato ieri la notizia dell'«operazione bulloni» da avvistare: fuor di metafora, delle misure «stringenti» che sarebbero adottate anticipatamente dal governo, rispetto alle scadenze naturali, per il rinnovo di una serie di nomine pubbliche. Tra le quali quella del governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, il cui secondo mandato non più prorogabile scadrà a fine ottobre del prossimo anno (...)

Continua a pag. 18

Forfait Berrettini a Wimbledon: «Ho il cuore rotto». Era tra i favoriti



Matteo Berrettini costretto a ritirarsi dal torneo di Wimbledon (foto IPAP) Martucci nello Sport

«Ho il Covid
e mi fermo,
non voglio
contagiarvi»

Criptoalute, truffa con il passaparola trema Roma Nord

► Garantivano guadagni con la moneta virtuale Ma adesso il portale "cassaforte" è scomparso

ROMA Il Madoff delle cryptoalute ha raggirato investitori di Roma Nord. Si tratta di depositi pubblicizzati in ristrette cerchie di amici attraverso la piattaforma "Hyperverse", che attirava investitori in cryptoalute e li spronava a far entrare nel giro altri (da cui prendere percentuale dei profitti) a catena. I truffatori (scomparsi nel nulla) pagavano i "finti" profitti e interessi con parte dei soldi ricevuti dai nuovi investitori. Marani a pag. 13

L'accusa dei pm
Contadino decapitato
s'indaga sul fratello
«Morte annunciata»

FIRI C'è una svolta nell'inchiesta sull'agricoltore ritrovato morto senza testa. Gli investigatori hanno indagato il fratello. «Una morte annunciata». Evangelisti a pag. 14

Abusi sulle minori
Scandalo Epstein
20 anni a Ghislaine
«Anch'io vittima»



NEW YORK Ghislaine Maxwell è stata condannata a 20 anni dopo che la giuria l'aveva ritenuta colpevole di aver adescato minorenni per Epstein. Gualta a pag. 12

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

Il Segno di LUCA
CANCR0, DECIDERE
IN AUTONOMIA

Con questa Luna Nuova nel tuo segno per te inizia una nuova fase che sembra caratterizzata dal voler andare oltre i limiti. E come se puntassi su una sorta di exploit personale. Da un lato quindi l'ebbrezza della sfida, dall'altro potrebbe esserci il desiderio di non sottometterti all'autorità, facendo di testa tua a tutti i costi. Il tuo lato puro e fedele a te stesso prende il timone e guida lui, senza dare retta a nessuno. **MANTRA DEL GIORNO** Per poter dire si bisogna saper dire no.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardoni con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia 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 della 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. "Sipari e Tesori del Lazio" € 1,30 (foto Lazio)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 29 giugno 2022
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Intervista a Katia Tarasconi

**La sindaca di Piacenza:
«Idee e programmi
al posto delle ideologie»**

Carbutti nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE AGRO ALIMENTARE
ACQUA ALIMENTARE

ristora
INSTANT DRINKS

Stop del governo al superbondus casa

Sono finiti i soldi, niente proroghe. Si tratta sull'allargamento della cessione del credito. In allarme piccole imprese e artigiani. Nodo energia, primo sì del G7 al tetto del prezzo su petrolio e gas. Ma continua la corsa dei carburanti, la benzina vola a 2,073

Servizi alle pagine 7 e 8

I dubbi di Germania e Italia

Auto elettrica, avanti tutta (con prudenza)

Simone Arminio

Vediamo di capirci: il futuro della mobilità è elettrico, e bene ha fatto l'Europa a lanciare il suo Fit for 55 che punta a mandare in soffitta il petrolio entro il 2035. Ma la bacchetta magica se c'era si è persa, ed è per questo che diventa cruciale il compromesso. Va in questa direzione la proposta tedesca di un punto intermedio che, dalla benzina al litio, passi in certi casi per i biocarburanti. Non è il solito attendismo. Sulla necessità che il futuro arrivi, e in fretta, nessuno può avere dubbi. Soprattutto alla luce dello scenario da incubo in cui siamo stati catapultati, e che ci vede stretti tra cambiamenti climatici sempre più violenti e una scarsità (e annesso monopolio) ormai tragica delle fonti fossili.

Continua a pagina 2

SI RAFFORZA IL FRONTE NORD ORIENTALE, UNO SMACCO PER PUTIN



La premier finlandese Sanna Marin, 36 anni



Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan, 68 anni

Finlandia e Svezia nella Nato, sì del sultano

Cade il veto della Turchia sull'ingresso nella Nato di Svezia e Finlandia. I tre Paesi hanno firmato un memorandum a Madrid che accoglie le richieste

di Ankara sulla lotta al Pkk e sulla fine dell'embargo alle forniture militari. Per il segretario generale dell'Alleanza Jens Stoltenberg «ora siamo tutti

più sicuri». Gli Usa sostengono che il presidente Recep Tayyip Erdogan, vicino anche a Putin, non chieda niente in cambio.

Farruggia a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, l'iniziativa

Fonte Remonda Lanciata raccolta fondi per il restauro

Orsi in Cronaca

Patto fra i sindaci

Bologna-Firenze «Ora più treni notturni»

In Cronaca

Bologna, risorse europee

Pnrr, 11 milioni per i restauri delle chiese

Rosato in Cronaca



La lezione del tennista mentre risalgono i contagi

Berrettini fa il test Covid Niente più Wimbledon

Malpelo a pagina 3 e servizi nel QS



Condannata la complice degli abusi sulle minorenni

Venti anni alla Maxwell «Epstein il mio rimorso»

Servizio a pagina 15

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.

SCUOLA ITALIA

È L'ECCELLENZA nel campo della PROMOZIONE e dei COSTI!!!

FIRENZE 335.6357781
VIALE BELFIORE, 10 333.2048767

SCUOLA ITALIA tel. 0775.310729 - 0775.283804 - www.scuolaitalia.it

SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!





MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2022

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVI - NUMERO 153, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

IL GENITORE DI GIUSEPPE GARAVAGLIA RACCONTA LA TRAGEDIA SULLA A7: «ERO IN CODA, LO CHIAMAVO E NON RISPONDEVA. DEI MEDICINALI NON SO NULLA»

Il papà: «Contromano per un malore»

MARCO MENDUNI

«Io sono assolutamente convinto: mio figlio non voleva suicidarsi. Secondo me ha avuto un malore, un momento di confusione. Ma non voleva uccidersi: era sereno». Lo sgomento e la lucidità. Ottavio Garavaglia, 77 anni, ex commercialista, è il padre di Giuseppe Maria, morto sull'A7 domenica pomeriggio dopo aver invertito la marcia ed essersi lanciato contromano con la sua Volvo. Racconta così al Secolo XIX la tragedia che ha



coinvolto anche Matilda Hidri, 35 anni, centrata dal Suv mentre stava tornando a Genova. L'ARTICOLO / PAGINA 9

GENOVA, I DIRIGENTI DELLA POLIS SI MOBILITANO

La solidarietà degli amici per i due figli di Matilda

Tommaso Fregatti

Lunedì il compito più difficile per un padre. Arjan Ceiku ha dovuto trovare le parole e la forza di spiegare ai suoi due figli che la mamma, Matilda Hidri (nella foto), non c'è più, che un tragico e folle incidente l'ha strappata alla vita e a loro per sempre. Ieri, invece, la gara solidarietà



dei genitori e dirigenti della Polis, la squadra di calcio di Genova dove gioca il figlio più piccolo, accolto dai compagni per un campo estivo. Una settimana di gioco, allenamenti e tattica per allontanare la mente da una perdita così atroce. L'ARTICOLO / PAGINA 9

CON IL SECOLO XIX



L'Altra Liguria, domani in regalo il secondo libro

Domani, gratis con il Secolo XIX, il libro de L'Altra Liguria dedicato a "Escursioni e passeggiate".

LA NATO CONVINCHE LA TURCHIA A DARE IL VIA LIBERA ALL'INGRESSO DI SVEZIA E FINLANDIA. IN CAMBIO, ACCORDO CON ANKARA SULLE ESTRADIZIONI

Draghi-Putin, lite sul G20

Il premier esclude la presenza dello Zar: «Al massimo in remoto». Il Cremlino: «Non decide lui»

È scontro tra Draghi e Putin sul prossimo G20. Il premier ha escluso una presenza del leader russo: «Al massimo - ha concesso - a distanza». Secca la replica del Cremlino: «Non decide lui». La Nato, intanto, ha convinto Erdogan a dare l'ok sull'ingresso di Svezia e Finlandia. In cambio, accordo con Ankara sulle estradizioni. SERVIZI / PAGINE 2-5

LA RIQUALIFICAZIONE E IL RESTYLING DI VILLE, PARCHI, GIARDINI E BORGHETTI CON LE RISORSE PREVISTE DAL PNRR



Rilancio da 47 milioni per le grandi bellezze liguri

Lo splendido parco di Villa Pallavicini, a Genova Pegli, potrà contare su 943 mila euro di risorse COLUCCIA / PAGINA 10

CONTINUA IL BRACCIO DI FERRO

Superbonus, il governo boccia ogni proroga Tensione con M5S

Sul superbonus del 110% il governo non intende impegnare altre risorse. Per cui è esclusa ogni forma di proroga. Ieri la questione è stata al centro di un altro braccio di ferro tra il governo e la maggioranza, a partire dai 5 Stelle che difendono quello che considerano un loro provvedimento. BARONI / PAGINA 12



GENOVA E SAVONA, IL PIANO DELL'AUTORITY CANCELLA 240 CAMELLI L'ARTICOLO / PAGINA 14

IL PREZZO DELLE NORME UE

Alberto Quarati

Traghetti, entro il 2026 rischio rincari del 70%: colpa della svolta green

L'ARTICOLO / PAGINA 13

DOMANI con IL SECOLO XIX il 2° volume: ESCURSIONI E PASSEGGIATE IN REGALO L'ALTRA LIGURIA



IL COMMENTO

STEFANO STEFANINI

MOSCA, ANKARA E PECHINO TEST PER LA NATO

L'ARTICOLO / PAGINA 11

BUONGIORNO

Ieri Anteprima, la rassegna stampa di Giorgio Dell'Arti, offriva un'adorabile sezione sui baci. Laetitia Casta da ragazza baciava una sua coetanea, ma per impraticarsi e arrivare all'esordio col necessario bagaglio di conoscenze; un bacio saffico senza impegno. Elisabetta Canalis diede il suo primo bacio a quattordici anni, concedendo l'onore al bullo della scuola che si presentò all'appuntamento scortato da due amiche: sbrigata la pratica con la giovane Elisabetta, che ne fu folgorata, il bullo se ne andò a proseguire l'attività con le accompagnatrici; un bacio smargiasso, seguito da altri baci smargiassi. In Francia, come in Italia e specialmente al centro e al sud, ci si saluta col bacio sulle guance: al centro della Francia, due baci, uno per guancia, al nord quattro baci, due di qui e due di là e al sud tre baci, dunque

Baciami ancora | MATTIA FELTRI

con asimmetria; il bacio dell'accoglienza e del commiato. In America niente baci, e meglio anche non porgere la mano: no touching, niente contatto fisico; il bacio impossibile. Nel 2012, impegnato in un comizio in piazza della Bastiglia, il candidato alla presidenza François Hollande dovette dividere il palco con la ex moglie, Ségolène Royal, e la compagna del tempo, Valérie Trierweiler: Ségolène lo baciò per prima, sulle guance, dopodiché Valérie pretese di essere baciata sulla bocca; un bacio di predominio. Su Facebook c'è la pagina «anche io voglio limonare quel figo di Gregorio Paltrinieri»; un bacio virtuale, per ora. Su tutti i social disponibili su piazza, c'è una foto di Matteo Salvini che bacia un caciocavallo; ed eccoci finalmente davanti a un banalissimo bacio eterosessuale. —

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

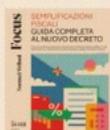
AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con il Sole
Di semplificazioni, tutte le novità dal bonus R&S alle scadenze fiscali



— a un euro più il prezzo del quotidiano

Agevolazioni
Imprese turistiche, credito d'imposta misurato sul 50% del saldo Imu

Carucci e Ranocchi — a pagina 31

innova
finance

La finanza agevolata per un futuro coi baffi.

FTSE MIB 22101,23 +0,79% | SPREAD BUND 10Y 203,30 -6,30 | NATURAL GAS DUTCH 128,50 -0,77% | ORO FIXING 1819,05 -0,40% | Indici & Numeri → p. 37 a 41

PROPOSTA TEDESCA SUI CARBURANTI SINTETICI

Auto, trattativa notturna per prorogare lo stop Ue su diesel e benzina

Gianluca Di Donfrancesco — a pag. 4

70mila

COMPONENTISTICA
La transizione green che porterà allo stop produttivo, dal 2035, di automobili con motore endotermico (le attuali a diesel e benzina) potrebbe colpire in modo irreversibile i costruttori di motori, che stimano una perdita occupazionale di 70mila unità

INDUSTRIA/1

Per i produttori di macchine agricole record di ricavi a quota 14 miliardi

Ilaria Vesentini — a pag. 18

INDUSTRIA/2

Sistemi per la ceramica: 2 miliardi di fatturato, balzo del 39%

— a pag. 18

PANORAMA

IL VERTICE DEI GRANDI

Dal G7 un tetto al petrolio russo. Alta tensione Draghi-Putin

Dal vertice in Germania dei sette Grandi Paesi (G7) un altro giro di vite contro l'economia russa: lo studio di un tetto al prezzo del petrolio. Nel documento finale solo un accenno invece per quanto riguarda il price cap del gas. Nessuna ritorsione sull'oro. Scontro verbale fra Draghi e Putin sul prossimo G20 in Indonesia. Il premier italiano: non credo che Putin parteciperà. Mosca ribatte: non sta a lui deciderlo, l'invito è stato accettato. — Servizi a pagina 6

LE SFIDE DELL'ENERGIA

IL GAS, I PREZZI E IL RUOLO CRUCIALE DEI CONSUMATORI

di Andrea Pèruzy — a pagina 22

BENE IL TETTO MA SERVONO INVESTIMENTI IN RICERCA

di Davide Tabarelli — a pagina 22

EFFETTO INFLAZIONE

Polizze, allarme dell'Ivass: rischio rincari dell'Rc auto

Dopo molti anni di cali dei premi Rc auto, l'inflazione rischia di interrompere il circolo virtuoso dei ribassi dei costi di assicurazione per auto e motocicli. A lanciare l'allarme è l'Ivass nella sua relazione annuale. — a pagina 24

LA MORTE DI DEL VECCHIO

Milleri presidente Essilor fino a scadenza mandato

Il cda di EssilorLuxottica ha nominato Milleri nuovo presidente per la durata residua del mandato in precedenza di Del Vecchio. Milleri mantiene inoltre la carica di amministratore delegato di EssilorLuxottica. — a pagina 25

Lavoro 24

Concessionarie Il calo delle vendite di auto non colpisce l'occupazione

Maurizio Caprino — a pag. 23

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info: ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

Risparmio Ue, 600 miliardi a rischio

Effetto inflazione

L'associazione degli asset manager: dal 2016 impatto di 800 miliardi dal caro vita

La tassa occulta costa 55 miliardi di euro ai depositi italiani

Destano impressione le cifre sull'erosione dei depositi causata dall'inflazione. Secondo il Fact Book dell'associazione europea degli asset manager, il potere di acquisto fornito dai 10mila 321 miliardi custoditi nei depositi a fine 2016 si sarebbe ridotto di oltre 800 miliardi, fino ai 9,513 miliardi dello scorso dicembre. E alla fine del 2022, ipotizzando un tasso di inflazione media annua del 6,8%, l'emorragia rischia di allargarsi di altri 600 miliardi.

Maximilian Cellino — a pag. 3

L'INTERVISTA

Doris: «Le scelte orientate dalla paura non pagano»

Andrea Franceschi — a pag. 3



IL NUOVO PRESIDENTE FEDERACCIAI



Emisioni abbattute. L'industria siderurgica italiana è ai primi posti nell'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili

Gozzi: «Co2, l'industria italiana dell'acciaio batte i target europei»

Matteo Menghelli — a pag. 5



Presidente Federacciai. Antonio Gozzi è stato eletto per il biennio 2022-2024

Lagarde: «La Bce accelera sullo scudo anti spread»

Banche centrali

L'inflazione resterà alta ancora per un certo periodo. La Bce agirà in modo determinato e graduale per riportarla sotto controllo. Lo ha assicurato la presidente della Bce, Christine Lagarde. La Bce inoltre

sta accelerando sulla messa a punto dello scudo anti spread, strumento che dovrebbe limitare la frammentazione, cioè il fatto che alcuni Paesi rispondono in modo più rapido e disordinato ai cambiamenti della strategia monetaria. A ciò si affianca un uso flessibile del programma di reinvestimenti in scadenza del programma Pepp.

Isabella Bufacchi — a pag. 2

Bonus, cessione estesa ma restano i vincoli

Decreto aiuti

Nessuna proroga per le villette. E la Gdf accerta falsi crediti per 772 milioni

Nella conversione del decreto Aiuti entrerà l'ampliamento esplicito della cessione di crediti da bonus edilizi a tutte le partite Iva. Ma non ci saranno proroghe ulteriori per le villette né allentamento di vincoli e responsabilità sulle cessioni. Intanto ieri in Campania sono stati accertati 772 milioni di crediti inesistenti sui bonus edilizi.

Cimmarusti, Latour, Mobill, Trovati — a pag. 8

L'ANALISI

GRIMINI CHE VANNO COLPITI

di Jean Marie Del Bo

La cronaca di queste settimane è impietosa. Ci porta un susseguirsi di operazioni antifrode che sembrano mettere in discussione il pacchetto di agevolazioni fiscali che sono state previste negli ultimi anni per i bonus edilizi.

— a pagina 8

SCARPA

SCARPA.COM



MOJITO PLANET
SUSTAINABLE PATH.



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 29 giugno 2022
Anno LXXVIII - Numero 177 - € 1,20
Santi Pietro e Paolo Apostoli

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

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

GIUBILEO 2025

Roma si tira a lucido

Gualtieri presenta il progetto
Caput Mundi: 500 milioni
da spendere per la Capitale

Previsti 335 interventi
finanziati con i fondi del Pnrr
da realizzare entro il 2024

Interessati 283 siti della città
tra musei, ville, Mura Aureliane
e parchi archeologici periferici

Incendi

Accerchiati da roghi e fumo

Aria ancora irrespirabile e in città e provincia Effettuati 200 interventi

Gobbi a pagina 22

Rifiuti

Il centro storico è una discarica

Immondizia ovunque nella parte più visitata Turisti scandalizzati



Mariani a pagina 23

Coronavirus

Picco di contagi nel Lazio

Oltre 11 mila nuovi infetti Pronto soccorso ancora in emergenza

Sbraga a pagina 26

Capannelle

Sfida tra big al Triossi

La stagione dell'ippica chiude col prestigioso premio capitolino

Tonali a pagina 28

Il Tempo di Osho

Grillo non fa deroghe sui 2 mandati «Tema identitario imprescindibile»



"Dice che se passi a Insieme per il futuro, te danno mandati illimitati e puoi cambiare casacca in qualsiasi momento"

Mineo a pagina 5

Crolla nella classifica per la qualità della vita dal 7° al 12° posto Capitale sempre più invivibile

In Campania lavori mai effettuati Truffa da ottocento milioni con il bonus edilizia

... Scivola rovinosamente in un anno dal settimo al dodicesimo posto, la Capitale, nella sesta edizione dello Smart City Index di EY che integra indicatori legati ai comportamenti ecologici, alle competenze digitali dei cittadini e all'inclusione sociale. A penalizzare la Capitale sarebbe soprattutto un marcato ritardo nel processo di transizione ecologica.

Bruni a pagina 9

Verucci a pagina 25

Zanchi alle pagine 2 e 3

Il futuro del centrodestra

Meloni rilancia l'unità «Vediamoci e vinciamo»

Di Mario a pagina 7

Si lavora per il tetto al prezzo del gas Concluso il G7 in Germania «Putin non la deve spuntare»

Di Capua e Frasca a pagina 8

Altro stop dopo l'infornuto Maledizione Berrettini Prende il Covid e lascia Wimbledon



Schito a pagina 15

COMMENTI

● PARAGONE Gli italiani non sono bancomat da prosciugare

● MAZZONI Letta sogna il nuovo Ulivo contro il vuoto politico

● MAGRO Di Maio e un addio tra i consigli

a pagina 12

Fabrizio Cicchitto La pandemia e l'invasione dell'Ucraina



Il diario

di Maurizio Costanzo



Alcune settimane or sono, al Circo Massimo di Roma si sono tenuti due concerti di Vasco Rossi che hanno avuto 70 mila spettatori a serata. Moltissimi perciò, infatti c'è stato un boom di malori: in 300 si sono sentiti male per colpa del caldo, probabilmente per aver bevuto un bicchiere di troppo oppure per la mancanza d'aria determinata dal super affollamento. Pensate che alcuni spettatori si sono recati al Circo Massimo molte ore prima che il Concerto avesse inizio. Ecco perché può accadere di sentirsi male e di avere perciò problemi.



Ranocchi

SOFTWARE GESTIONALI per lo STUDIO e l'AZIENDA

Deaglio: in estate ci salverà il turismo. I problemi arriveranno in autunno (a livello internazionale)

Lorenzo Torrisi a pag. 11

Ranocchi

Trova il PARTNER più vicino!

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Insero estraibile da pagina 19



quarantesimo DOSSIER sui controlli fiscali

Cessione crediti allargata

Superbonus, nell'ambito dei quattro trasferimenti consentiti saranno ricomprese anche le partite Iva. Governo al lavoro per ampliare la rateizzazione delle cartelle

Superbonus, cessione crediti estesa a tutte le partite Iva nell'ambito delle 4 cessioni consentite dalla norma. Allargata a tutti, secondo un emendamento formulato dal governo alla legge di conversione del decreto-stati, purché non siano consumatori. Inoltre si lavora per ampliare il perimetro della rateazione delle cartelle: non una nuova rottamazione ma la possibilità di piani di dilazione più lunghi e per importi più elevati

Bartelli a pag. 39

AGRICOLTURA

Idea: il biometano per sostituire il gas russo che mancherà

Settefanti a pag. 34

Elezioni in Sicilia, anche qui il centro-destra si presenta diviso. Lite Musumeci-Miccichè



Archiviato le Amministrative, un altro appuntamento è già all'orizzonte. Si tratta delle elezioni regionali in Sicilia, che si terranno probabilmente in novembre. Il centrodestra bistoccia anche qui e si tratta di un litigio non da poco poiché riguarda il governatore uscente, Nello Musumeci. Su di lui c'è il fuoco amico di Miccichè, tanto che ha minacciato di non ripresentarsi. Gli appelli all'unità lanciati da Matteo Salvini e Giorgia Meloni restano nell'alveo delle buone intenzioni. Intanto, per la prima volta, il 28 luglio si svolgeranno le primarie per scegliere il candidato del centro-sinistra. La favorita nei pronostici è Caterina Chianci.

Valentini a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Carlo Calenda è un buon agitatore di sé stesso. Si presenta come un politico scaginato dell'ultima generazione. Di sinistra ma autonomo dal Pd. Anzi, a sentire lui, addirittura antagonista. Calenda si dichiara libero da dipendenze ideologiche. Non solo: vuole cambiare il panorama politico da cima a fondo. Di solito prende pochi voti, fa eccezione nel caso della elezione del sindaco di Roma, un po' perché Calenda è da sempre capitano (gioca quindi in casa) e un po' perché alla conquista di Roma si dedica da sempre. In sua lista, con il sorprendente 27,81 per cento dei voti è risultato la lista più votata in questa occasione. Il sindaco di Roma è suo, quindi? Ma che a del Pd. Così capita dunque Calenda si sia presentato. Perché allora votare una controfigura al servizio del Pd quando si può votare l'originale imperoconosciuto da Letta e i suoi amici? Anche domenica scorsa Calenda ha detto: «I nostri voti sono stati essentati in tante città»-andrebbe aggiunto: «Essenziali a far vincere il Pd».

Ranocchi

Rendi più semplice il tuo lavoro: scegli i nostri software

SCOPRI DI PIÙ

Trova il Partner più vicino

Ranocchi Software: Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro

NTS Informatica: Gestionali per piccole, medie e grandi Aziende

Nethesis. Soluzioni Sistematiche open source

ABRUZZO			
CH	Computer Systems	Lanciano	0872 713077 R
CH	Software Consulting	Trancassola di Montebelluna	085 4915333 R N S
BASILICATA			
PZ	New Job	Potenza	0971 1746112 R
CALABRIA			
CF	Axi System	Lamezia Terme	0963 435630 R S
CF	Tecnologie Ufficio	Castrolibero	0961 1368242 R N
CAMPANIA			
CE	Professione	Aversa	081 8901080 R
NA	Logika	Napoli	081 5927690 R
NA	Ranocchi Napoli	Quindici	081 8797982 R N S
NA	Tinero	Soriano Marittimo	081 3736080 R N
SA	Ranocchi +39	Napoli	081 5179992 R N
EMILIA ROMAGNA			
BO	Open System	Bologna	051 6195795 R
PR	Penta Sistemi	Parma	0521 817664 R
PR	NTS Informatica	Parma	0541 930611 N S
RM	Ranocchi Software	Rimini	0749 22920 R S
FRIULI VENEZIA GIULIA			
TN	On Solution	Pordenone	0432 436454 R S
UD	G-Morisset	Castello di Strada	0431 7943307 R

LAZIO			
LT	Kronos Informatica	Latina	0773 833061 R
RM	ADM NET	Roma	362 131330 R
RM	Genexis	Roma	06 46474475 R
RM	Omnia Sistemi	Roma	06 7602928 R S
RM	Ranocchi Solution	Roma	06 64030038 R
LIIGURIA			
GE	Emera Service	Genova	010 9750203 R
GE	Genexis	Genova	346 256495 R
GE	Penta Sistemi	Genova	800 912064 R
GE	Ranocchi Genova	Arenzano	010 8848515 R
SP	Penta Sistemi	La Spezia	800 912064 R
LOMBARDIA			
BS	NTS Project	Brescia	030 7833200 R
MI	Emetra	Bucconato	02 48794548 R
MI	Infoclight	Milano	02 28627369 R N S
MI	Penta Sistemi	Milano	800 912064 R
MI	Genexis	Milano	02 8332540 R
VA	CSI Pagher	Desio	0331 700789 R
VA	NTS Project	Giussano Scario	0332 446275 R
VA	Sistemomatica	Gallarate	0331 712611 R N

MARCHE			
AN	Ranocchi Fabriano	Fabriano	0732 251137 R S
AN	Ranocchi Software	Sergiano	0721 222650 R S
AP	Sistema Ufficio	Ascoli Piceno	0736 343365 R N S
MC	Sistema Ufficio	Chianciano Mare	0538 1997260 R S
PC	Computer Office	Fano	0724 42961 R S
PS	Ranocchi Software	Pesaro	0721 272800 R S
MOLISE			
CB	NTS Informatica Molise	Campobasso	0874 493157 R N S
PREMONTE			
AV	Valcoluzioni	Caserta	081 41 831014 R
LD	EGM Sistemi	Torino	011 2744369 R N
LD	NTS Project	Torino	011 5423260 R
LD	Ranocchi Torino	Grugliasco	011 3141301 R
PUGLIA			
BA	Carrollbaum Puglia	Valenzano	080 4602226 R N S
BA	Labour Team	Bari	080 34738318 R
BA	Ranocchi Global Solution	Bari	328 2371250 R
BT	DTF Software	Andria	0884 850115 R
FG	Abaco Informatica	Catragno	0882 32222 R N
LE	Linea Sistemi	Locorotondo	0832 27296 R
LE	Studiadeta	Galipoli	0833 567135 R
TA	S.P.S.	Taranto	099 7792465 R

SARDEGNA			
MS	Della Soft	Mascherano	0705 72960 R
SICILIA			
CT	0 Software	Acì Bonaccorsi	095 1860428 R
CT	Ranocchi Catania	Gravina di Catania	095 3184192 R
ME	Netra	Messina	0941 155225 R N S
PA	AziPro Software	Palermito	091 1931934 R
TOSCANA			
FI	Penta Sistemi	Firenze	800 910664 R
FI	Ranocchi Solution	Firenze	055 247195 R
FI	CarPisa	Pisa	377 8666121 R
PI	Toscano Sistemi	Montopoli in Val d'Arno	0527 765796 R
S	Digital Business	Chianciano Terra	0576 340030 R N
TRENTINO-ALTO ADIGE			
TN	OnSolution	Trento	800 086454 R S
UMBRIA			
PG	NTS Project	Bastia Umbra	075 8012940 R
VENETO			
PD	OnSolution	Padova	800 086454 R S
PD	Ranocchi Nordest	Padova	049 2912435 R
VE	Gato Informatica	Vicenza	0444 519340 R
VI	Sistemi Contabili	Bassano del Grappa	0425 520340 R N

Ranocchi | tel. 0721 22920 | ranocchi.it

Con Anuncio Lanciaggio € 9,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 29 giugno 2022
1,70 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Intervista alla segretaria dem Bonafè

«Intese sui programmi
Il Pd toscano sia vicino
ai problemi della gente»

Caroppo nel Fascicolo Regionale



Firenze, nel mirino l'attrice Gaia Nanni

**Auto imbrattata
dopo il post
sull'aborto**

Giuliani Foti a pagina 20

ristora
INSTANT DRINKS

Stop del governo al superbonus casa

Sono finiti i soldi, niente proroghe. Si tratta sull'allargamento della cessione del credito. In allarme piccole imprese e artigiani. Nodo energia, primo sì del G7 al tetto del prezzo su petrolio e gas. Ma continua la corsa dei carburanti, la benzina vola a 2,073

Servizi
alle pagine 7 e 8

I dubbi di Germania e Italia

**Auto elettrica,
avanti tutta
(con prudenza)**

Simone Arminio

Vediamo di capirci: il futuro della mobilità è elettrico, e bene ha fatto l'Europa a lanciare il suo Fit for 55 che punta a mandare in soffitta il petrolio entro il 2035. Ma la bacchetta magica se c'era si è persa, ed è per questo che diventa cruciale il compromesso. Va in questa direzione la proposta tedesca di un punto intermedio che, dalla benzina al litio, passi in certi casi per i biocarburanti. Non è il solito attendismo. Sulla necessità che il futuro arrivi, e in fretta, nessuno può avere dubbi. Soprattutto alla luce dello scenario da incubo in cui siamo stati catapultati, e che ci vede stretti tra cambiamenti climatici sempre più violenti e una scarsità (e annesso monopolio) ormai tragica delle fonti fossili.

Continua a pagina 2

SI RAFFORZA IL FRONTE NORD ORIENTALE, UNO SMACCO PER PUTIN



La premier finlandese Sanna Marin, 36 anni



Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan, 68 anni

Finlandia e Svezia nella Nato, sì del sultano

Cade il veto della Turchia sull'ingresso nella Nato di Svezia e Finlandia. I tre Paesi hanno firmato un memorandum a Madrid che accoglie le richieste

di Ankara sulla lotta al Pkk e sulla fine dell'embargo alle forniture militari. Per il segretario generale dell'Alleanza Jens Stoltenberg «ora siamo tutti

più sicuri». Gli Usa sostengono che il presidente Recep Tayyip Erdogan, vicino anche a Putin, non chieda niente in cambio.

Farruggia a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

**Il virus non molla
Volano i contagi:
+68% dei casi
in una settimana**

Ulivelli nel Fascicolo Regionale

Firenze

**Trasporti
e sostenibilità
Patto con Bologna**

Servizi in Regionale e in Cronaca

Firenze

**Sbarca in città
l'università
cinese**

Nistri in Cronaca



La lezione del tennista mentre risalgono i contagi

**Berrettini fa il test Covid
Niente più Wimbledon**

Malpelo a pagina 3 e servizi nel QS



Condannata la complice degli abusi sulle minorenni

**Venti anni alla Maxwell
«Epstein il mio rimorso»**

Servizio a pagina 15

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.

SCUOLA ITALIA

È L'ECCELLENZA nel campo della PROMOZIONE e dei COSTI!!!

FIRENZE 335.6357781
VIALE BELFIORE, 10 333.2048767

SCUOLA ITALIA tel. 0775.310729 - 0775.283804 - www.scuolaitalia.it

SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!

IO SONO
FRIULI
VENEZIA
GIULIA

la Repubblica

IO SONO
FRIULI
VENEZIA
GIULIA

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 152

Mercoledì 29 giugno 2022

In Italia € 1,70

Il summit di Madrid

Erdogan toglie il veto: Finlandia e Svezia nella Nato

L'analisi

L'invasione russa e la minaccia cinese

di Gianni Vernetti

Nel vertice Nato che inizia oggi a Madrid, i Paesi dell'Alleanza sigleranno la nuova versione del "concetto strategico" e la Cina verrà indicata come "fonte di preoccupazione".

● a pagina 32 con servizi di Mastroianni e Tito ● alle pagine 2 e 3



Il segretario Nato Stoltenberg, il presidente turco Erdogan, la ministra svedese Linde e il presidente finlandese Niinistö

Diplomazia

Scontro Draghi-Cremlino "Putin non verrà al G20"

di Tommaso Ciriaco ● a pagina 3

Il reportage

Suwalki, dove Mosca può rompere l'Europa

di Rosalba Castelletti ● alle pagine 6 e 7

I DIRITTI

La sfida della cittadinanza

Arriva oggi in aula alla Camera lo "ius scholae": i minori saranno italiani dopo cinque anni di studi. La maggioranza si spacca. Salvini e Meloni contro, mentre Forza Italia si divide. Pd e M5S a favore

Damiano: spero in Giorgetti, utile al Paese anche fuori dalla Lega

Il commento

Il tempo giusto è adesso

di Gabriele Romagnoli

La breve estate calda dei diritti. Sulle piaghe (Covid, guerra in Ucraina, inflazione, siccità, incendi, cavallette) si può passare un balsamo, che riscatti questa legislatura. ● a pagina 33

Oggi approda nell'aula di Montecitorio la legge sullo "ius scholae", che prevede la cittadinanza italiana per i minori figli di immigrati che abbiano studiato almeno 5 anni nelle classi italiane. Lega e Fratelli d'Italia promettono l'ostruzionismo per bloccare il provvedimento mentre una parte di Forza Italia è orientata a votare con i progressisti la legge che riguarda quasi un milione di giovani. Nella Lega intanto Salvini è sempre più in difficoltà.

di Angeli, Capelli, Casadio Ferrara, Lattanzi, Pucciarelli Stripoli e Vitale ● da pagina 8 a pagina 13



Grillo attacca Di Maio "Un Giuda venduto per 30 bitcoin"

di Lorenzo De Cicco ● a pagina 15

Il punto

La deriva del Movimento

di Stefano Folli

L'ultimo paradosso italiano è anche il più spettacolare. Mario Draghi si muove da protagonista al G7 e subito dopo al vertice della Nato. ● a pagina 33

La marcia su Roma

Italo Balbo lancia l'assalto alle città: è la prova generale dell'insurrezione

di Ezio Mauro



Venivano avanti nella notte, col viso dipinto di nero. Tre squadre speciali che si erano staccate dai 400 uomini in marcia verso Bologna da Modena e Ferrara: adesso camminavano curvi, schermati dagli alberi e protetti dall'illuminazione spenta sulle strade, finché entrati nella frazione Caselle di Crevalcore arrivò l'ordine del silenzio assoluto. ● da pagina 35 a pagina 37

GRADO
TUTTO IL MARE CHE VUOI. QUI

www.grado.it

IO SONO FRIULI VENEZIA GIULIA

Grado
più d'un'isola

Wimbledon



Il gesto di Berrettini "Ho il Covid, lascio per me, per gli altri"

di Guerrera e Stancanelli ● alle pagine 32, 42 e 43

Ambiente



Siccità e grandinate: siamo nell'estate del clima estremo

di Giannoli e Talignani ● a pagina 27

Domani

In omaggio Traveler con le 7 perle toscane



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Vinciguerra, 1 - Tel. 02/514941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

NZ



IL VIRUS
ONDATA ESTIVA DI COVID
ITALIA A RISCHIO PARALISI
PAOLO RUSSO

A metà luglio, quando l'ondata estiva del Covid dovrebbe raggiungere il picco, una bella fetta d'Italia rischia di essere di nuovo in lockdown. Potrebbero essere due milioni di persone. - PAGINA 16

WIMBLEDON
BERRETTINI, IL VIRUS
CANCELLA IL SOGNO
STEFANO SEMERARO

Matteo Berrettini è fuori da Wimbledon senza essere sceso in campo: battuto dal Covid. Ieri il tampone - volontario, il torneo non lo impone - con il verdetto. Positivo. - PAGINA 29



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N.177 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

L'ECONOMIA

Stop alla proroga sul superbonus
La rabbia di Conte "Vogliono il Mes"



Stil superbonus del 110% il governo non intende impegnare altre risorse, al massimo si può ragionare per agevolare la cessione dei crediti. Esclusa ogni proroga, che i partiti hanno chiesto per dare più tempo ai lavori nelle villette, nelle case popolari e negli spogliatoi degli impianti sportivi. - PAGINA 10

L'INTERVISTA

Bersani apre a Letta "Si al Nuovo Ulivo ma ai progressisti servono ancora i 5S"



Tre giorni dalle Amministrative. Pier Luigi Bersani, il fondatore di Articolo 1, gioisce per i risultati ma già guarda al futuro, alle Politiche. È il segretario dem Enrico Letta che parla di «nuovo Ulivo» risponde chiedendogli l'apertura del partito e un manifesto incentrato sui temi sociali su cui costruire un'alleanza progressista. - PAGINA 13

IL PREMIER: "MOSCA NON SARÀ AL SUMMIT DEI GRANDI". IL CREMLINO: "NON DECIDE LUI"

Draghi-Putin, scontro sul G20
Italia, 10mila soldati alla Nato

A ottobre tetto al prezzo del gas. Caro bollette: altri otto miliardi di aiuti

L'ANALISI

PUTIN, ERDOGAN, XI TEST PER L'ALLEANZA
STEFANO STEFANINI



Fermare Putin per la sicurezza dell'Europa. Tenere Erdogan a bordo su Svezia e Finlandia. Evitare che Xi sostenga la guerra russa. - PAGINA 22

LA PROPAGANDA

SE ANCHE TOLSTOJ DIVENTA UN'ARMA
ANNA ZAFESOVA

La centralissima piazza di Lev Tolstoj a Kyiv potrebbe cambiare nome: la stazione della metro è già stata dedicata a Vasyli Stus. - PAGINA 7

IN AULA LA LEGGE SULLA CITTADINANZA, BARRICATE DELLA DESTRA. PARLA ATITSOGBE, ELETTA A VERONA

"Sono io il Paese che cambia"



IUS SCHOLAE, UN DOVERE MORALE

ANNALISA CUZZOCREA
C'è una legge su cui si combatte da anni che sancisce un principio: se sei un bambino evivvi in Italia da molto tempo, per la cittadinanza italiana basta chiedere al Comune. - PAGINA 22

TOMMASI, LEI COME FA COI FIGLI?

FLAVIA PERINA
Manca una domanda nelle interviste al sindaco di Verona Damiano Tommasi. Se Damiano fosse Damiana la domanda ci sarebbe: «Come farà con sei figli?». - PAGINA 22

I GIOVANI

GENERAZIONE ALFA DECRESCITA FELICE

SIMONETTA SCIANDIVASCI

La fine del mondo non è che un nuovo inizio, una successione bianca. È la prima lettera dell'alfabeto, alfa, che apre a un ordine nuovo, e non l'ultima, omega, che quell'ordine lo chiude, fa un cerchio, delimita un perimetro che è un mondo, appunto. Si chiamano Alfa (Gen Alfa) gli adolescenti e post adolescenti (i ventenni) del nostro tempo. - PAGINA 19

GLI ANZIANI

BOOM DI CENTENARI WELFARE DA RIFARE

LINDA LAURA SABBADINI

È una bellissima notizia. In Italia le persone che hanno 100 anni e più sono 17.177 secondo l'Istat. Cominciano ad essere tante. Il numero di ultracentenari del 2021 non rappresenta un record. Il massimo lo avevamo raggiunto nel 2015, con 19 mila. Poi era iniziato il calo, per il crollo della natalità avvenuto durante la guerra 1915-18. - PAGINA 22

I DIRITTI

TEXAS, LA STRAGE DEGLI IMMIGRATI

FRANCESCO SEMPRINI

Non ce l'hanno fatta, soffocati dalla mancanza di aria, annientati dal caldo infernale, intrappolati in quell'incubatore di morte che è stato il gigantesco camion nel quale viaggiavano in condizioni disumane, costretti a rimanere stipati, schiacciati, probabilmente, da aguzzini senza scrupoli che ne avevano fatto merce di profitto. - PAGINA 18

BUONGIORNO

Ieri Anteprima, la rassegna stampa di Giorgio Dell'Arti, offriva un'adorabile sezione sui baci. Laetitia Casta da ragazza baciava una sua coetanea, ma per impraticarsi e arrivare all'esordio col necessario bagaglio di conoscenze: un bacio saffico senza impegno. Elisabetta Canalis diede il suo primo bacio a quattordici anni, concedendo l'onore al bullo della scuola che si presentò all'appuntamento scortato da due amiche: sbrigata la pratica con la giovane Elisabetta, che ne fu folgorata, il bullo se ne andò a proseguire l'attività con le accompagnatrici; un bacio smargiasso, seguito da altri baci smargiassi. In Francia, come in Italia e specialmente al centro e al sud, ci si saluta col bacio sulle guance: al centro della Francia, due baci, uno per guancia, al nord quattro baci, due di qui e due di là e al sud tre

Baciami ancora

MATTIA FELTRI
baci, dunque con asimmetria: il bacio dell'accoglienza e del commiato. In America niente baci, e meglio anche non porgere la mano: no touching, niente contatto fisico; il bacio impossibile. Nel 2012, impegnato in un comizio in piazza della Bastiglia, il candidato alla presidenza François Hollande dovette dividere il palco con la ex moglie, Ségolène Royal, e la compagna del tempo, Valérie Trierweiler: Ségolène lo baciò per prima, sulle guance, dopodiché Valérie pretese di essere baciata sulla bocca; un bacio di predominio. Su Facebook c'è la pagina «anche io voglio limonare quel figo di Gregorio Paltrinieri»; un bacio virtuale, per ora. Su tutti i social disponibili su piazza, c'è una foto di Matteo Salvini che bacia un calciocavallo; ed eccoci finalmente davanti a un banalissimo bacio eterosessuale.

Alessandra Necci



Can ART awaken the conscience of humanity?
SIMONE BENEDETTO
SILVIA DELLA ROCCA
SERGIO FLORIANI
OMAR HASSAN
HELIDON XHXIHA
Mostra diffusa sul Lago D'Orta
10 Luglio / 2 Novembre 2022
fondazionebertogliacomini.it

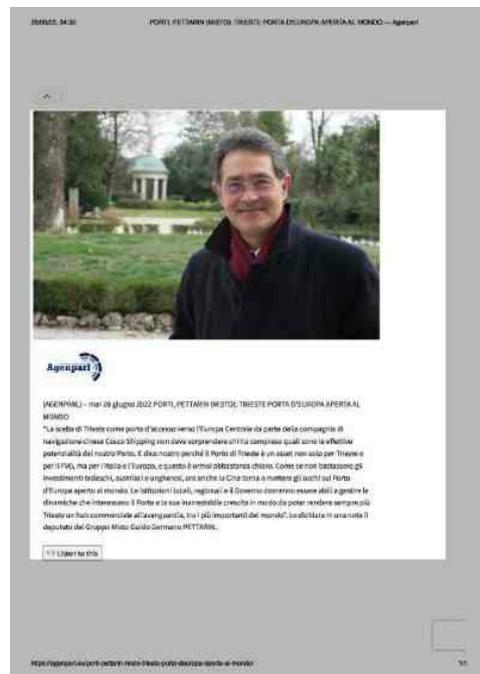


Agenparl

Trieste

PORTI, PETTARIN (MISTO): TRIESTE PORTA D'EUROPA APERTA AL MONDO

(AGENPARL) mar 28 giugno 2022 PORTI, PETTARIN (MISTO): TRIESTE PORTA D'EUROPA APERTA AL MONDO La scelta di Trieste come porta d'accesso verso l'Europa Centrale da parte della compagnia di navigazione cinese Cosco Shipping non deve sorprendere chi ha compreso quali sono le effettive potenzialità del nostro Porto. E dico nostro perché il Porto di Trieste è un asset non solo per Trieste o per il FVG, ma per l'Italia e l'Europa, e questo è ormai abbastanza chiaro. Come se non bastassero gli investimenti tedeschi, austriaci e ungheresi, ora anche la Cina torna a mettere gli occhi sul Porto d'Europa aperto al mondo. Le istituzioni locali, regionali e il Governo dovranno essere abili a gestire le dinamiche che interessano il Porto e la sua inarrestabile crescita in modo da poter rendere sempre più Trieste un hub commerciale all'avanguardia, tra i più importanti del mondo. Lo dichiara in una nota il deputato del Gruppo Misto Guido Germano PETTARIN.



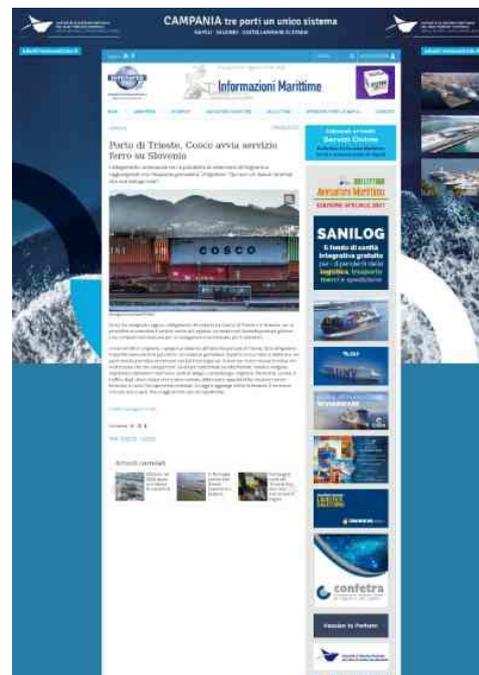
Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, Cosco avvia servizio ferro su Slovenia

Collegamento settimanale con la possibilità di estensione all' Ungheria e raggiungendo una frequenza giornaliera. D' Agostino: "Qui non c' è nessun terminal che non sviluppi treni"

Cosco ha inaugurato oggi un collegamento ferroviario tra il porto di Trieste e la Slovenia, con la possibilità di estendere il servizio anche all' Ungheria. Lo rende noto l' autorità portuale giuliana. Una company train dedicata per un collegamento settimanale, per il momento. «I treni diretti in Ungheria - spiega il presidente dell' autorità portuale di Trieste, **Zeno D' Agostino** - trasporteranno merci di più clienti, con cadenza giornaliera. Si parte con un treno a settimana ma poi il servizio potrebbe aumentare con più treni al giorno. Ormai non esiste nessun terminal nel nostro scalo che non sviluppi treni sia di tipo tradizionale sia intermodale. Vanno e vengono soprattutto dall' estero: Germania, Austria, Belgio, Lussemburgo, Ungheria, Slovacchia, Cechia. Il traffico degli ultimi cinque anni è stato trainato dalla nostra capacità di far crescere i servizi ferroviari su tutta l' Europa centro orientale. Da oggi si aggiunge anche la Slovenia. È un nuovo mercato che si apre, fino a oggi servito solo da Capodistria».



Due nuove unità per TUI Cruises

TRIESTE - Ha avuto luogo mercoledì il taglio lamiera della prima di due navi da crociera di nuova concezione a propulsione a gas (Liquid Natural Gas - LNG) che Fincantieri sta realizzando per TUI Cruises, joint venture tra i gruppi TUI AG e Royal Caribbean Cruises. Le navi saranno costruite a Monfalcone e consegnate nel 2024 e 2026. Le operazioni si sono svolte alla presenza di Wybcke Meier, ceo di TUI, e Luigi Matarazzo, direttore generale della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri, presso il sito di San Giorgio di Nogaro (Udine), dove ha sede Centro Servizi Navali, società specializzata servizi logistici e lavorazioni per il parco lamiere degli stabilimenti Fincantieri del Nord Est. Con circa 160.000 tonnellate di stazza lorda queste unità costituiranno la spina dorsale della flotta del futuro di TUI Cruises. L'ordine si basa su un progetto prototipale sviluppato da Fincantieri che valorizza le caratteristiche consolidate di modernità e sostenibilità di TUI Cruises, società che vanta una delle flotte più avanzate sotto il profilo ecologico. Con una configurazione di prodotto innovativa, al centro del progetto è posta l'efficienza energetica, con il duplice obiettivo di contenere i consumi in esercizio e minimizzare l'impatto ambientale, in linea con tutte le più recenti normative in materia. Infatti le navi saranno in grado di sfruttare la propulsione a LNG. Fincantieri sta inoltre studiando la possibilità di farle operare in futuro con biocarburanti a basse emissioni, un passo importante verso una crocieristica climaticamente neutra. Le unità saranno inoltre dotate di convertitori catalitici (conforme con lo standard Euro 6) e di un collegamento elettrico da terra. Tutto ciò garantisce un funzionamento quasi privo di emissioni mentre si trova in porto (circa il 40% del tempo operativo). Le navi saranno infine dotate di un sistema di trattamento dei rifiuti innovativo ancora più efficiente in grado di triturare le sostanze organiche mediante processo termico.



SIOT verso autoproduzione

TRIESTE - Nel 2021 al Terminale Marino del porto triestino sono state sbarcate 37,3 milioni di tonnellate di greggio (dato sostanzialmente stabile rispetto al 2020) da 425 navi; e l' Oleodotto Transalpino ha trasportato 37,4 milioni di tonnellate alle raffinerie collegate. È questo il dato di sintesi dell' operatività della SIOT contenuto nel Bilancio 2021 approvato dall' Assemblea degli Azionisti nei giorni scorsi. Un bilancio che chiude in attivo, con un valore della produzione di 94,1 mln euro (77,8 mln euro nel 2020), un utile di 2,4 milioni di euro (era 1,6 nel 2020, primo anno pandemico), e che vede aumentare - nonostante il protrarsi della pandemia di Covid che ha caratterizzato il 2021 - la forza lavoro portandola a 126 addetti diretti (+4 rispetto al 2020), cui si somma l' indotto. 'Abbiamo raggiunto un risultato di bilancio positivo in un anno molto complesso - ha spiegato Alessio Lilli, amministratore delegato di SIOT e general manager del Gruppo TAL - come prima cosa ho voluto rappresentare agli azionisti il notevole contributo portato dal personale di SIOT per raggiungere questo traguardo. Non è stato semplice infatti operare per garantire continuità al sistema e al tempo stesso adeguarsi a tutti i protocolli operativi di prevenzione e gestione dell' emergenza sanitaria'. Ai fini di bilancio - ha spiegato Lilli - hanno inciso in maniera considerevole i costi relativi all' energia per la forza motrice del greggio nella condotta, che sono cresciuti in un anno di circa il 62%; una condizione che è destinata ad avere un impatto consistente anche nel futuro, visto il sommarsi della situazione pandemica, in normalizzazione, con la guerra in Ucraina. 'Rispetto alla competitività di SIOT, ma il discorso vale per tutte le industrie del territorio - ha concluso Lilli - il tema dell' approvvigionamento energetico è fondamentale e non dilazionabile. Su questo fronte, i nostri progetti di autoproduzione di energia elettrica e le partnership che abbiamo realizzato con le aziende del territorio per realizzarli, sono strategici'.



Cosco, da Trieste treni verso l'Est Europa

La soddisfazione di D'Agostino e le critiche di Nicoli capogruppo di Forza Italia in Consiglio Regionale Veneto

Andrea Puccini

TRIESTE Come riporta Il Sole 24 Ore odierno (28/6), il colosso cinese dello shipping Cosco ha scelto il porto di Trieste come ulteriore quartier generale logistico in Europa: alla lista che già vede gli scali del Pireo ad Atene, Rijeka in Croazia e Valencia in Spagna, si aggiunge anche il porto friulano. Come già avviene dalle basi logistiche sopra menzionate, anche da Trieste Cosco farà partire con cadenza regolare treni container diretti verso le destinazioni dell'Europa centro orientale (in primis l'Ungheria, con 4/5 treni alla settimana), carichi con merce provenienti dall'Asia e dall'Oceania. La trazione del convoglio è affidata a Rail cargo Austria, alle ferrovie slovene e all'operatore Metrans rivela il quotidiano specializzato Cosco annuncia anche il varo di un treno cargo mono-cliente, che servirà lo stabilimento di Hisense (gruppo cinese attivo nell'elettronica di consumo, ndr) Pensare che le merci, per raggiungere la Slovenia, transitino da Trieste e non dal porto di Capodistria, conferma l'apprezzamento del mercato al lavoro svolto dal porto di Trieste commenta il presidente dell'AdSp Zeno D'Agostino () Poi c'è la novità di Budapest: qui Cosco s'inserisce in un corridoio intermodale collaudato, nel quale è attiva anche Msc. C'è però chi non si unisce al coro di felicitazioni e non vede invece di buon occhio questa operazione portata avanti dai cinesi. Il capogruppo di Forza Italia nel Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, Giuseppe Nicoli, commenta negativamente la cerimonia di inaugurazione: C'è chi non brinda a queste novità, che altro non sono se non passi avanti del progetto cinese di piantare una bandierina rossa sul porto di Trieste-Monfalcone. Quando si parla di Cina, infatti, l'aspetto geopolitico è legato a doppio filo con quello commerciale sottolinea Nicoli Cosa si intende fare per salvaguardare le nostre infrastrutture portuali e ferroviarie? Lo chiederò con un'interrogazione al presidente della Regione.



Ferrovie, Cosco collega il porto di Trieste alla Slovenia (e punta all' Ungheria)

Secondo Zeno D' Agostino, si tratta di "un buon inizio. Si parte con un treno a settimana ma poi il servizio potrebbe aumentare con più treni al giorno"

Giovanni Roberti

Trieste - Cosco Shipping ha inaugurato il collegamento ferroviario tra il porto di Trieste la Slovenia. "Si tratta di un company train, per un' unica azienda, con cadenza, al momento, settimanale. Nel prossimo futuro Cosco farà arrivare i suoi treni anche in Ungheria". Lo fa sapere il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino. "I treni diretti in Ungheria - spiega D' Agostino - trasporteranno merci di più clienti, con cadenza giornaliera". Il porto di Trieste, aggiunge, "si caratterizza per essere una piattaforma ferroviaria totale. Ormai non esiste nessun terminal nel nostro scalo che non sviluppi treni sia di tipo tradizionale sia intermodale. I treni vanno e vengono soprattutto dall' estero: Germania, Austria, Belgio, Lussemburgo, Ungheria, Slovacchia, Cechia. Il traffico degli ultimi 5 anni è stato trainato dalla nostra capacità di far crescere i servizi ferroviari su tutta l' Europa centro **orientale**. Da oggi si aggiunge anche la Slovenia. E' un nuovo mercato che si apre, fino a oggi servito solo da Capodistria. E' un vantaggio". Secondo D' Agostino, si tratta di "un buon inizio. Si parte con un treno a settimana ma poi il servizio potrebbe aumentare con più treni al giorno. Si parte dunque con la Slovenia e con Cosco. Abbiamo ormai la presenza di tante compagnie container che stanno scegliendo Trieste".



Fernetti traina l'interporto, il 2021 si chiude in crescita

Nell' articolo tutti i dati rispetto al bilancio d' esercizio chiuso negli scorsi giorni. Il commento del presidente Paolo Privilegio

L' Interporto di **Trieste** ha chiuso l' esercizio 2021 con un utile di 73.000 Euro, in leggera crescita rispetto all' esercizio precedente, nonostante il perdurare degli effetti dalla pandemia Covid-19 abbiano rallentato la ripresa dei traffici e delle tonnellate manipolate. Il valore della produzione ha sfiorato gli 8 milioni di Euro. L' ente ha movimentato 338.252 tonnellate di merce (+ 2 per cento rispetto al 2020), 6612 containers, 3.708 unità intermodali, pari a 16.954 TEU, 349 treni intermodali e general cargo allestiti (322 nel 2020). Traffici Il traffico dei mezzi pesanti (186.595 passaggi) ha segnato un incremento del 7,2 per cento rispetto all' esercizio precedente ma il recupero non è stato tale da riportare i flussi ai livelli pre-pandemici. Il 68 per cento delle tonnellate complessive è stato movimentato e immagazzinato nella sede storica di Fernetti, il 30 per cento nella sede di FREEeste (Bagnoli della Rosandra), mentre il 2 per cento si riferisce a movimentazioni avvenute utilizzando strutture e risorse della controllata Interporto di Cervignano. Freeeste I lavori di ristrutturazione del terminal di FREEeste si sono conclusi nel primo trimestre 2022 aumentando la capacità operativa della nuova sede. Nel corso dell' esercizio è continuato l' impegno della società per ridurre l' incidenza dei costi: nonostante gli incrementi generalizzati dei prezzi delle utenze la società è comunque riuscita ad incrementare la marginalità passando dal 14,9 per cento di EBITDA del 2020 al 17,1 per cento dell' esercizio 2021. L' esercizio 2021 va comunque considerato come un anno di svolta grazie all' accordo siglato con la British American Tobacco che porterà il primo insediamento industriale nel Punto Franco Internazionale di FREEeste, anche grazie al supporto delle istituzioni e dei soci con un apporto di capitale di 8 milioni di Euro. Bat e altri investimenti L' insediamento della British American Tobacco rientra nel più ampio progetto di sviluppo di Interporto di **Trieste** iniziato nel 2017 con l' acquisizione dell' area di Bagnoli della Rosandra (FREEeste), divenuta Punto Franco Internazionale agli inizi del 2019. L' acquisizione è finalizzata all' ammodernamento e ampliamento delle infrastrutture logistiche a supporto dei traffici e dell' intermodalità, divenendo strategica per l' intero sistema logistico regionale. Nell' ottica di mantenere e rafforzare la posizione sul mercato, Interporto di **Trieste** sta inoltre rafforzando le relazioni con alcuni operatori logistici internazionali per supportare il crescente traffico commerciale da e verso la Turchia. Le parole del presidente La società si sta anche impegnando per lo sviluppo dei traffici ferroviari nelle strutture logistiche della controllata Interporto di Cervignano. Dal mese di aprile di quest' anno, in collaborazione con il socio Duisburger Hafen Ag, Alpe Adria e DFDS, è partito un nuovo servizio ferroviario con il **Porto** di **Trieste** e con Duisport enfatizzando il ruolo



Trieste Prima

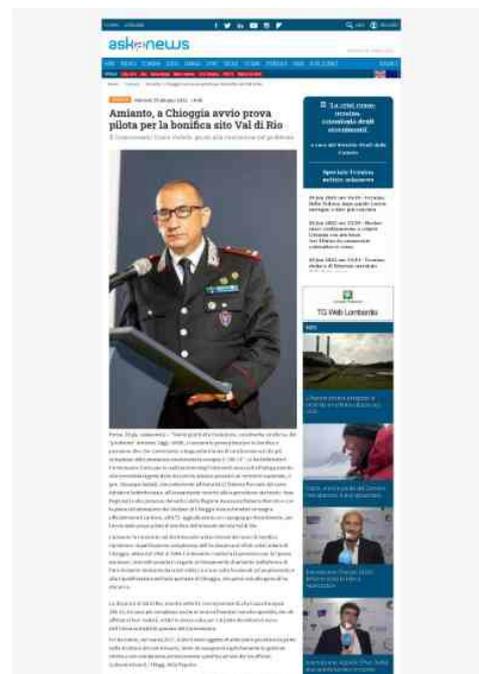
Trieste

dell' Interporto di Cervignano come snodo logistico strategico fra Turchia, Asia e la Germania con tangibili vantaggi per tutto il territorio del Friuli Venezia Giulia. "L' Interporto di **Trieste** - sostiene il Presidente Paolo Privileggio - sta valutando possibili collaborazioni sia a livello nazionale che internazionale con vari operatori del settore. Il mondo della logistica, già pesantemente condizionato dal periodo di pandemia, ha subito un ulteriore contraccolpo a seguito dello scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina con conseguenze sempre più evidenti sulla catena di approvvigionamento creando al contempo potenziali opportunità di crescita che la società sta attentamente valutando. Infine, ricorda il Presidente Privileggio, continua il lavoro con BAT per individuare ulteriori sinergie da implementare nel Punto Franco di FREEeste."

Amianto, a Chioggia avvio prova pilota per la bonifica sito Val di Rio

Il Commissario Unico Vadalà: giunti alla risoluzione del problema

Roma, 28 giu. (askanews) - "Siamo giunti alla risoluzione, coralmemente condivisa, del "problema" amianto. Oggi, infatti, si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a traguardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea C-196-13. Lo ha dichiarato il Commissario Unico per la realizzazione degli interventi necessari all' adeguamento alla normativa vigente delle discariche abusive presenti sul territorio nazionale, il gen. Giuseppe Vadalà, che unitamente all' **Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale**, all' Assoamianto nonché alla supervisione dei tecnici Arpa Regionali e alla presenza dei vertici della Regione Assessore Roberto Marcato e con la piena collaborazione del Sindaco di Chioggia Mauro Armelao consegna ufficialmente il cantiere, all' A.T.I. aggiudicataria con capogruppo Herambiente, per l' avvio della prova pilota di bonifica dell' amianto del sito Val di Rio. L' amianto fu rinvenuto nel 2019 durante la fase iniziale dei lavori di bonifica ripristino e riqualificazione complessiva dell' ex discarica di rifiuti solidi urbani di Chioggia, attiva dal 1961 al 1984. L' intervento costituirà la premessa per la ripresa dei lavori, interrotti proprio in seguito al ritrovamento di amianto (sottoforma di fibre di eternit derivante da scarti edilizi) e a loro volta funzionali all' ampliamento e alla riqualificazione dell' area **portuale** di Chioggia, che potrà così allargarsi all' ex discarica. La discarica di Val di Rio, inserita nelle 81 commissariati della Causa Europea 196-13, è il caso più complesso anche in termini finanziari nonché operativi, dei siti affidati al Gen. Vadalà, infatti la stessa cuba per 1/6 (oltre 40 milioni di euro) dell' intera contabilità speciale del Commissario. Fin da subito, nel marzo 2017, il sito è stato oggetto di attenzione peculiare da parte della struttura del commissario, tanto da assegnarvi esplicitamente la gestione diretta e con competenza primariamente specifica ad uno dei tre ufficiali (subcommissari), il Magg. Aldo Papotto. Il Capo Divisione spesa economica e gestione finanziaria del Commissario ha quindi seguito e diretto tutti gli iter inerenti la fase progettuale nonché quella, già avviata, di cantiere. Il dialogo, la condivisione degli obiettivi, la netta ripartizione dei compiti, l' efficacia degli interventi nonché l' economicità degli stessi sono stati caposalda della gestione amministrativa e dell' impostazione del subcommissario, perfettamente in linea con la politica e la metodologia della missione commissariale nonché pienamente condivisa con il Gen. Vadalà e gli altri due subcommissari. Con non poche difficoltà, impasse e canalizzazioni, anche per il tramite di continue riunioni e sopralluoghi in sede (almeno 58 dall' inizio della missione commissariale), si è finalmente giunti allo sblocco dei nodi più rilevanti, tra cui l' avvio odierno delle opere pilota per lo smaltimento dell' amianto in sito. Al cantiere e alla fase progettuale, di un così rilevante sito, innegabilmente



AskaneWS

Venezia

operano soggetti altamente qualificati e attori di primo piano in ambito nazionale (quali Herambiente, Xodo Costruzioni, Idea costruzioni) indi per cui la gestione dei processi burocratici-amministrativi è sempre stata coordinata secondo principi di elevata efficacia. "L' avvio della prova pilota per la sperimentazione della metodologia operativa finalizzata alla decontaminazione da amianto dell' ex discarica di Val da Rio rappresenta l' occasione per ribadire l' approccio vincente sinora adottato dalla Struttura Commissariale per affrontare la problematica della messa a norma dei siti di discarica abusiva in procedura di infrazione - commenta Roberto Marcato, l' Assessore regionale allo sviluppo economico che ha competenza sulla legge speciale per Venezia -. La Regione del Veneto, sin dalle fasi iniziali del complesso iter amministrativo per la bonifica del sito , si è fatta parte attiva per arrivare al recupero ambientale dell' area, che ha una significativa valenza strategica per lo sviluppo portuale della Città di Chioggia, anche in prospettiva dello sviluppo della crocieristica, stanziando a tal fine un contributo di 2.500.000 di euro. Questa fase di sperimentazione rappresenta un passaggio cruciale verso il recupero e la riqualificazione di un' area molto importante per la Città di Chioggia, con evidenti ricadute favorevoli per l' ambiente, per la salute dei cittadini e per lo sviluppo economico. Ringrazio il Commissario Unico Gen. Vadalà per la scelta di sviluppare un percorso condiviso con il coinvolgimento degli Enti interessati, in primis la Regione, che consente un' azione sinergica e più efficace per la risoluzione delle complesse problematiche ambientali". Così il Sindaco di Chioggia Mauro Armelao: "Ho chiesto al Gen. Vadalà di svolgere una conferenza stampa sull' argomento discarica, e per questo lo ringrazio. Per me è giusto dare quanto più informazioni alla cittadinanza perché così sono informati e si evitano notizie non veritiere, trattandosi -appunto- di bonifiche ambientali. Tema molto delicato e sentito dalla popolazione. La notizia della ripartenza dei lavori mi dà fiducia, anche perché c' è bisogno di sistemare quella zona per l' espansione delle attività portuali. Auguri. Un bon lavoro a tutti gli operatori privati coinvolti ed a tutte le Istituzioni Presenti". Queste poi le parole del Gen. Giuseppe Vadalà in merito alla giornata di oggi: "Siamo giunti alla risoluzione, coralmnte condivisa, del "problema" amianto. Oggi infatti si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a traguardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea C-196-13. Il merito è come sempre del lavoro sinergico con i soggetti del territorio, con il dialogo tra macchina pubblica e attori privati, con la condivisione degli obiettivi, con lo scambio di competenze. Il sito più complesso delle discariche commissariate, continuerà a richiederci impegno e solerzia ma possiamo dire che iniziamo ad indirizzare l' itinerario verso l' espunzione". Fulvio Lino Di Blasio Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, infine dichiara: "Quello che viene presentato oggi è un passaggio importante che si colloca nel più ampio processo di completamento del sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale con il pieno e completo allargamento a Chioggia. L' Autorità di Sistema Portuale, subentrata alla precedente gestione in capo ad ASPO, ha concentrato i propri sforzi sul tema della sostenibilità, presidiando

AskaneWS

Venezia

immediatamente l' adempimento degli obblighi di bonifica e riqualificazione ambientale delle aree di Val da Rio, caratterizzate da aree su cui insiste una discarica per rifiuti solidi urbani che, a bonifica avviata, però, è risultata contaminata da amianto. L' accordo di programma da noi siglato nel 2019 con il Commissario Straordinario va proprio nella direzione di un efficientamento della gestione tecnico-amministrativa dell' intervento. Siamo fiduciosi che l' esito della prova pilota consenta di trarre il recupero di aree, oggi inutilizzabili, da restituire alla funzione portuale".

Il Nautilus

Venezia

CHIOGGIA: AVVIO DELLA PROVA PILOTA PER LA BONIFICA DELL' AMIANTO PRODROMICA ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SITO VAL DI RIO

'Siamo giunti alla risoluzione, coralmemente condivisa, del "problema" amianto. Oggi, infatti, si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a truardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea C-196-13' (Gen. Vadalà)

Chioggia (VE)- Il Commissario Unico unitamente all' **Autorità di Sistema Portuale** del **mare Adriatico Settentrionale**, all' Assoamianto nonché alla supervisione dei tecnici Arpa Regionali e alla presenza dei vertici della Regione Assessore Roberto Marcato e con la piena collaborazione del Sindaco di Chioggia Mauro Armelao consegnerà ufficialmente il cantiere, all' A.T.I. aggiudicataria con capogruppo Herambiente, per l' avvio della prova pilota di bonifica dell' amianto. Al riguardo il giorno 28 giugno c.a., alle ore 12,00 si svolgerà, presso l' aula consiliare del comune di Chioggia (VE), una conferenza stampa di informazione sul prosieguo dei lavori. Lo stesso fu rinvenuto nel 2019 durante la fase iniziale dei lavori di bonifica ripristino e riqualificazione complessiva dell' ex discarica di rifiuti solidi urbani di Chioggia, attiva dal 1961 al 1984. L' intervento costituirà la premessa per la ripresa dei lavori, interrotti proprio in seguito al ritrovamento di amianto (sottoforma di fibre di eternit derivante da scarti edilizi) e a loro volta funzionali all' ampliamento e alla riqualificazione dell' area **portuale** di Chioggia, che potrà così allargarsi all' ex discarica. CRONOSTORIA

TECNICA _ Fra il 2019 e oggi, sono state svolte attività di grande importanza, che hanno portato all' avvio delle prove pilota annunciate oggi. In particolare, sono state realizzate da Herambiente le strutture e gli impianti adiacenti al sito, utili a effettuare la bonifica. Inoltre, è stata caratterizzata l' area, vale a dire che con uno studio ad hoc, curato dalla stessa Herambiente, si è valutata l' estensione della diffusione dell' amianto sui 395.000 m3 di rifiuti adagiati su una superficie di 60.000 m2. Purtroppo, l' analisi ha evidenziato come l' amianto sia presente nell' intera area dell' ex discarica e non solo in alcuni punti frazionabili. La pervasività dell' eternit comporterà dunque un' attività di rimozione assai pervasiva, di cui andranno valutati con attenzione gli impatti sull' ambiente, sulla salute di lavoratori e cittadini, oltre che, ovviamente la fattibilità tecnica ed economica. Proprio per questa ragione, è stato deciso di testare, con una prova pilota, la soluzione tecnica di rimozione amianto che è parsa tecnicamente più efficace. Ci si attende dunque un riscontro empirico sul campo, che potrà dare informazioni utili su come ottimizzare la successiva rimozione completa dell' amianto. La prova pilota testerà la tecnica del picking (in circa 3 mesi saranno prelevati 4.000 m3, di terreno, pari a circa l' 1% del totale). Il terreno finirà poi lungo nastri trasportatori montati all' interno di un capannone realizzato per la bonifica e tenuto in depressione per inibire il rilascio di odori e sostanze. Qui gli operatori, protetti da tute protettive tipo Tyvek e maschere con filtro FFP3 effettueranno



Il Nautilus

Venezia

una cernita manuale estremamente precisa, rimuovendo i frammenti di amianto, per loro natura facilmente identificabili. Il riscontro empirico sul campo, oltre a fornire ritorni importanti circa eventuali ottimizzazioni degli impianti e delle dotazioni con cui si dovrà procedere alla successiva rimozione completa dell' amianto, farà comprendere i passaggi autorizzativi che saranno necessari all' attivazione di tali lavori di bonifica. La discarica di Val di Rio, inserita nelle 81 commissariate di alla Causa Europea 196-13, è il caso più complesso anche in termini finanziari nonché operativi, dei siti affidati al Gen. Vadalà, infatti la stessa cuba per 1/6 (oltre 40 milioni) dell' intera contabilità speciale del Commissario. Fin da subito, nel marzo 2017, il sito è stato oggetto di attenzione peculiare da parte della struttura del commissario, tanto da assegnarvi esplicitamente la gestione diretta e con competenza primariamente specifica ad uno dei tre ufficiali (subcommissari): il Magg Aldo Papotto. Il Capo Divisione spesa economica e gestione finanziaria del Commissario ha quindi seguito e diretto tutti gli iter inerenti la fase progettuale nonché quella, già avviata, di cantiere. Il dialogo, la condivisione degli obiettivi, la netta ripartizione dei compiti, l' efficacia degli interventi nonché l' economicità degli stessi sono stati caposaldi della gestione amministrativa e dell' impostazione del subcommissario, perfettamente in linea con la politica e la metodologia della missione commissariale nonché pienamente condivisa con il Gen.Vadalà e gli altri due subcommissari. Con non poche difficoltà, impasse e canalizzazioni, anche per il tramite di continue riunioni e sopralluoghi in sede (almeno 58 dall' inizio della missione commissariale), si è finalmente giunti allo sblocco dei nodi più rilevanti, tra cui l' avvio odierno delle opere pilota per lo smaltimento dell' amianto in sito. Al cantiere e alla fase progettuale, di un così rilevante sito, innegabilmente operano soggetti altamente qualificati e attori di primo piano in ambito nazionale (quali Herambiente, Xodo Costruzioni, Idea costruzioni) indi per cui la gestione dei processi burocratici-amministrativi è sempre stata coordinata secondo principi di elevata efficacia. Ecco le parole dell' Assessore Regionale Roberto Marcato: ' L' avvio della prova pilota per la sperimentazione della metodologia operativa finalizzata alla decontaminazione da amianto dell' ex discarica di Val da Rio rappresenta l' occasione per ribadire l' approccio vincente sinora adottato dalla Struttura Commissariale per affrontare la problematica della messa a norma dei siti di discarica abusiva in procedura di infrazione - commenta Roberto Marcato, l' Assessore regionale allo sviluppo economico che ha competenza sulla legge speciale per Venezia -. La Regione del Veneto, sin dalle fasi iniziali del complesso iter amministrativo per la bonifica del sito , si è fatta parte attiva per arrivare al recupero ambientale dell' area, che ha una significativa valenza strategica per lo sviluppo **portuale** della Città di Chioggia, anche in prospettiva dello sviluppo della crocieristica, stanziando a tal fine un contributo di 2.500.000 di euro. Questa fase di sperimentazione rappresenta un passaggio cruciale verso il recupero e la riqualificazione di un' area molto importante per la Città di Chioggia, con evidenti ricadute favorevoli per l' ambiente, per la salute dei cittadini e per lo sviluppo economico. Ringrazio il Commissario Unico Gen. Vadalà per la scelta di sviluppare un percorso condiviso con il coinvolgimento degli Enti interessati, in primis la Regione, che consente

Il Nautilus

Venezia

un' azione sinergica e più efficace per la risoluzione delle complesse problematiche ambientali" Ecco le parole del Sindaco di Chioggia Mauro Armelao: ' Ho chiesto al Gen. Vadalà di svolgere una conferenza stampa sull' argomento discarica, e per questo lo ringrazio. Per me è giusto dare quanto più informazioni alla cittadinanza perché così sono informati e si evitano notizie non veritiere, trattandosi -appunto- di bonifiche ambientali. Tema molto delicato e sentito dalla popolazione. La notizia della ripartenza dei lavori mi dà fiducia, anche perché c' è bisogno di sistemare quella zona per l' espansione delle attività portuali. Auguri. Un bon lavoro a tutti gli operatori privati coinvolti ed a tutte le Istituzioni Presenti. Ecco le parole del Gen. Giuseppe Vadalà in merito alla giornata di oggi: 'Siamo giunti alla risoluzione, coralmnte condivisa, del "problema" amianto. Oggi infatti si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a traguardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea C-196-13. Il merito è come sempre del lavoro sinergico con i soggetti del territorio, con il dialogo tra macchina pubblica e attori privati, con la condivisione degli obiettivi, con lo scambio di competenze. Il sito più complesso delle discariche commissariate, continuerà a richiederci impegno e solerzia ma possiamo dire che iniziamo ad indirizzare l' itinerario verso l' espunzione'. Fulvio Lino Di Blasio Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dichiara: 'Quello che viene presentato oggi è un passaggio importante che si colloca nel più ampio processo di completamento del sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale con il pieno e completo allargamento a Chioggia. L' Autorità di Sistema Portuale, subentrata alla precedente gestione in capo ad ASPO, ha concentrato i propri sforzi sul tema della sostenibilità, presidiando immediatamente l' adempimento degli obblighi di bonifica e riqualificazione ambientale delle aree di Val da Rio, caratterizzate da aree su cui insiste una discarica per rifiuti solidi urbani che, a bonifica avviata, però, è risultata contaminata da amianto. L' accordo di programma da noi siglato nel 2019 con il Commissario Straordinario va proprio nella direzione di un efficientamento della gestione tecnico-amministrativa dell' intervento. Siamo fiduciosi che l' esito della prova pilota consenta di traguardare il recupero di aree, oggi inutilizzabili, da restituire alla funzione portuale'.

Chioggia: prove di bonifica dell'amianto

L'operazione sarà poi effettuata nel cantiere di Val Da Rio all'interno del porto

Redazione

CHIOGGIA -Siamo giunti alla risoluzione, coralmemente condivisa, del problema amianto. Oggi, infatti, si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a traguardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea. Il generale Giuseppe Vadalà commenta la giornata di oggi che ha visto la presentazione della prova pilota di bonifica dell'amianto che sarà effettuata nel cantiere di Val Da Rio all'interno del porto di Chioggia. Il cantiere sarà consegnato ufficialmente all'A.T.I. aggiudicataria con capogruppo Herambiente, per l'avvio della prova per eliminare l'amianto rinvenuto nel 2019 durante la fase iniziale dei lavori di bonifica ripristino e riqualificazione complessiva dell'ex discarica di rifiuti solidi urbani di Chioggia, attiva dal 1961 al 1984. L'intervento costituirà la premessa per la ripresa dei lavori, interrotti proprio in seguito al ritrovamento di amianto (sottoforma di fibre di eternit derivante da scarti edilizi) e a loro volta funzionali all'ampliamento e alla riqualificazione dell'area portuale, che potrà così allargarsi all'ex discarica. Con non poche difficoltà, impasse e canalizzazioni, anche per il tramite di continue riunioni e sopralluoghi in sede (almeno 58 dall'inizio della missione commissariale), si è finalmente giunti allo sblocco dei nodi più rilevanti, tra cui l'avvio odierno delle opere pilota per lo smaltimento dell'amianto in sito. Al cantiere e alla fase progettuale, di un così rilevante sito, innegabilmente operano soggetti altamente qualificati e attori di primo piano in ambito nazionale (quali Herambiente, Xodo Costruzioni, Idea costruzioni) indi per cui la gestione dei processi burocratici-amministrativi è sempre stata coordinata secondo principi di elevata efficacia. La Regione del Veneto -spiega Roberto Marcato, Assessore regionale allo sviluppo economico che ha competenza sulla legge speciale per Venezia- sin dalle fasi iniziali del complesso iter amministrativo per la bonifica del sito si è fatta parte attiva per arrivare al recupero ambientale dell'area, che ha una significativa valenza strategica per lo sviluppo portuale della città di Chioggia, anche in prospettiva dello sviluppo della crocieristica, stanziando a tal fine un contributo di 2.500.000 di euro. Questa fase di sperimentazione rappresenta un passaggio cruciale verso il recupero e la riqualificazione di un'area molto importante, con evidenti ricadute favorevoli per l'ambiente, per la salute dei cittadini e per lo sviluppo economico. Quello che viene presentato oggi è un passaggio importante che si colloca nel più ampio processo di completamento del sistema portuale del mar Adriatico settentrionale con il pieno e completo allargamento a Chioggia. L'Autorità di Sistema portuale -sottolinea il presidente Fulvio Lino di Blasio subentrata alla precedente gestione in capo ad ASPO, ha concentrato i propri sforzi sul tema della sostenibilità, presidiando immediatamente l'adempimento degli obblighi di bonifica e riqualificazione ambientale delle aree di Val da Rio. L'accordo di programma da noi siglato nel 2019

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Chioggia: prove di bonifica dell'amianto' with a sub-headline 'L'operazione sarà poi effettuata nel cantiere di Val Da Rio all'interno del porto'. Below the headline is a flowchart illustrating the process: '1. 11.000.000 euro - 2. 10.000 tonnellate - 3. 100.000 metri cubi - 4. 100.000 metri cubi - 5. 100.000 metri cubi'. To the right, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Email', and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items.

Messaggero Marittimo

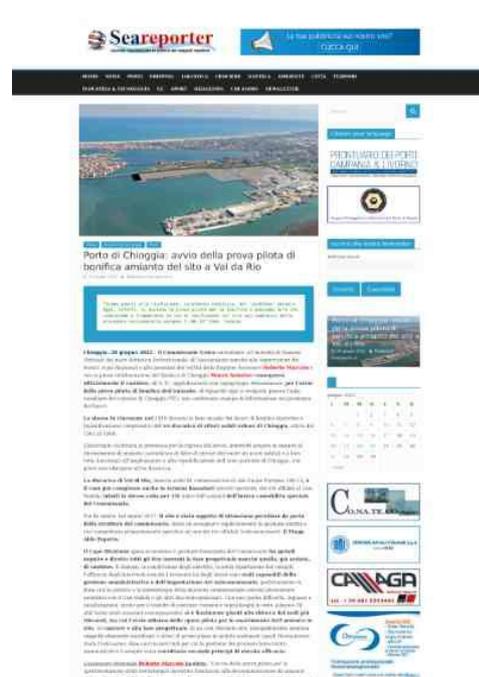
Venezia

con il Commissario Straordinario va proprio nella direzione di un efficientamento della gestione tecnico-amministrativa dell'intervento. Siamo fiduciosi che l'esito della prova pilota consenta di trarre in considerazione il recupero di aree, oggi inutilizzabili, da restituire alla funzione portuale.

Porto di Chioggia: avvio della prova pilota di bonifica amianto del sito a Val da Rio

Redazione Seareporter.it

'Siamo giunti alla risoluzione, coralmente condivisa, del "problema" amianto. Oggi, infatti, si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a traguardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea C-196-13' (Gen. Vadalà) Chioggia, 28 giugno 2022 - Il Commissario Unico unitamente all' **Autorità di Sistema Portuale** del **mare Adriatico Settentrionale**, all' Assoamianto nonché alla supervisione dei tecnici Arpa Regionali e alla presenza dei vertici della Regione Assessore Roberto Marcato e con la piena collaborazione del Sindaco di Chioggia Mauro Armelao consegnerà ufficialmente il cantiere, all' A.T.I. aggiudicataria con capogruppo Herambiente , per l' avvio della prova pilota di bonifica dell' amianto. Al riguardo oggi si svolgerà, presso l' aula consiliare del comune di Chioggia (VE), una conferenza stampa di informazione sul prosieguo dei lavori. Lo stesso fu rinvenuto nel 2019 durante la fase iniziale dei lavori di bonifica ripristino e riqualificazione complessiva dell' ex discarica di rifiuti solidi urbani di Chioggia , attiva dal 1961 al 1984. L' intervento costituirà la premessa per la ripresa dei lavori, interrotti proprio in seguito al ritrovamento di amianto (sottoforma di fibre di eternit derivante da scarti edilizi) e a loro volta funzionali all' ampliamento e alla riqualificazione dell' area **portuale** di Chioggia, che potrà così allargarsi all' ex discarica. La discarica di Val di Rio, inserita nelle 81 commissariati di alla Causa Europea 196-13 , è il caso più complesso anche in termini finanziari nonché operativi, dei siti affidati al Gen. Vadalà , infatti la stessa cuba per 1/6 (oltre 40 milioni) dell' intera contabilità speciale del Commissario. Fin da subito, nel marzo 2017, il sito è stato oggetto di attenzione peculiare da parte della struttura del commissario, tanto da assegnarvi esplicitamente la gestione diretta e con competenza primariamente specifica ad uno dei tre ufficiali (subcommissari): il Magg Aldo Papotto. Il Capo Divisione spesa economica e gestione finanziaria del Commissario ha quindi seguito e diretto tutti gli iter inerenti la fase progettuale nonché quella, già avviata, di cantiere. Il dialogo, la condivisione degli obiettivi, la netta ripartizione dei compiti, l' efficacia degli interventi nonché l' economicità degli stessi sono stati caposaldi della gestione amministrativa e dell' impostazione del subcommissario , perfettamente in linea con la politica e la metodologia della missione commissariale nonché pienamente condivisa con il Gen.Vadalà e gli altri due subcommissari. Con non poche difficoltà, impasse e canalizzazioni, anche per il tramite di continue riunioni e sopralluoghi in sede (almeno 58 dall' inizio della missione commissariale), si è finalmente giunti allo sblocco dei nodi più rilevanti, tra cui l' avvio odierno delle opere pilota per lo smaltimento dell' amianto in sito. Al cantiere e alla fase progettuale , di un così rilevante sito, innegabilmente operano soggetti altamente qualificati e attori di primo piano



Sea Reporter

Venezia

in ambito nazionale (quali Herambiente, Xodo Costruzioni, Idea costruzioni) indi per cui la gestione dei processi burocratici-amministrativi è sempre stata coordinata secondo principi di elevata efficacia. L' Assessore Regionale Roberto Marcato ha detto: ' L' avvio della prova pilota per la sperimentazione della metodologia operativa finalizzata alla decontaminazione da amianto dell' ex discarica di Val da Rio rappresenta l' occasione per ribadire l' approccio vincente sinora adottato dalla Struttura Commissariale per affrontare la problematica della messa a norma dei siti di discarica abusiva in procedura di infrazione - commenta Roberto Marcato, l' Assessore regionale allo sviluppo economico che ha competenza sulla legge speciale per Venezia -. La Regione del Veneto, sin dalle fasi iniziali del complesso iter amministrativo per la bonifica del sito , si è fatta parte attiva per arrivare al recupero ambientale dell' area, che ha una significativa valenza strategica per lo sviluppo portuale della Città di Chioggia, anche in prospettiva dello sviluppo della crocieristica, stanziando a tal fine un contributo di 2.500.000 di euro. Questa fase di sperimentazione rappresenta un passaggio cruciale verso il recupero e la riqualificazione di un' area molto importante per la Città di Chioggia, con evidenti ricadute favorevoli per l' ambiente, per la salute dei cittadini e per lo sviluppo economico. Ringrazio il Commissario Unico Gen. Vadalà per la scelta di sviluppare un percorso condiviso con il coinvolgimento degli Enti interessati, in primis la Regione, che consente un' azione sinergica e più efficace per la risoluzione delle complesse problematiche ambientali" Il commento del Sindaco di Chioggia Mauro Armelao: ' Ho chiesto al Gen. Vadalà di svolgere una conferenza stampa sull' argomento discarica, e per questo lo ringrazio. Per me è giusto dare quanto più informazioni alla cittadinanza perché così sono informati e si evitano notizie non veritiere, trattandosi -appunto- di bonifiche ambientali. Tema molto delicato e sentito dalla popolazione. La notizia della ripartenza dei lavori mi dà fiducia, anche perché c' è bisogno di sistemare quella zona per l' espansione delle attività portuali. Auguri. Un bon lavoro a tutti gli operatori privati coinvolti ed a tutte le Istituzioni Presenti. Le parole del Gen. Giuseppe Vadalà in merito alla giornata di oggi: 'Siamo giunti alla risoluzione, coralmnte condivisa, del "problema" amianto. Oggi infatti si avviano le prove pilota per la bonifica e possiamo dire che cominciamo a traguardare la via di conclusione sul sito più complesso della procedura sanzionatoria europea C-196-13. Il merito è come sempre del lavoro sinergico con i soggetti del territorio, con il dialogo tra macchina pubblica e attori privati, con la condivisione degli obiettivi, con lo scambio di competenze. Il sito più complesso delle discariche commissariate, continuerà a richiederci impegno e solerzia ma possiamo dire che iniziamo ad indirizzare l' itinerario verso l' espunzione'. Fulvio Lino Di Blasio Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale , dichiara: 'Quello che viene presentato oggi è un passaggio importante che si colloca nel più ampio processo di completamento del sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale con il pieno e completo allargamento a Chioggia. L' Autorità di Sistema Portuale, subentrata alla precedente gestione in capo ad ASPO, ha concentrato i propri sforzi sul tema della sostenibilità, presidiando immediatamente l' adempimento degli obblighi

Sea Reporter

Venezia

di bonifica e riqualificazione ambientale delle aree di Val da Rio, caratterizzate da aree su cui insiste una discarica per rifiuti solidi urbani che, a bonifica avviata, però, è risultata contaminata da amianto. L' accordo di programma da noi siglato nel 2019 con il Commissario Straordinario va proprio nella direzione di un efficientamento della gestione tecnico-amministrativa dell' intervento. Siamo fiduciosi che l' esito della prova pilota consenta di trarre il recupero di aree, oggi inutilizzabili, da restituire alla funzione **portuale**.

Chioggia, inizia il test per la bonifica dell' amianto in Val di Rio

Il commissario Vadalà: «È la risoluzione del problema amianto». La zona, che ospitava una discarica, sarà messa a disposizione del porto. Costo dell' operazione: 35 milioni di euro

Chioggia avvia l' opera di bonifica dell' amianto in Val da Rio, sito di competenza portuale che aveva ospitato una vecchia discarica tra il 1961 e il 1984. Il progetto pilota, presentato oggi in municipio, rappresenta un passaggio fondamentale del processo di recupero e riqualificazione ambientale del sito, che ha una superficie di 60mila metri quadri e un volume di 395mila metri cubi. «Siamo fiduciosi - ha riepilogato il presidente del porto, Fulvio Lino Di Blasio - che l' esito della prova pilota consenta di recuperare delle importanti aree inutilizzabili e restituirle alla funzione portuale». Amianto nella discarica L' amianto era stato trovato nel 2019, durante la fase iniziale dei lavori in corrispondenza della ex discarica. Il nuovo intervento costituirà la premessa per la ripresa dei lavori, interrotti proprio in seguito al ritrovamento dell' amianto (sotto forma di fibre di eternit derivante da scarti edilizi). L' intera operazione è funzionale all' ampliamento e alla riqualificazione dell' area portuale di Chioggia, che potrà così allargarsi e comprendere la zona della ex discarica. Operazione delicata A occuparsi delle operazioni sarà la società Herambiente, che nel frattempo, in questi ultimi due anni, ha realizzato gli impianti adiacenti al sito ed effettuato uno studio per valutare l' estensione della diffusione dell' amianto. Si è scoperto, così, che il materiale è presente in modo uniforme nell' intera area, e non solo in alcuni punti frazionabili. Questo comporterà un' attività di rimozione pervasiva, di cui andranno valutati con attenzione gli impatti sull' ambiente, sulla salute dei lavoratori e dei cittadini. Proprio per questa ragione è stato deciso di testare, con una prova pilota, la soluzione tecnica di rimozione che è parsa tecnicamente più efficace. Nei prossimi tempi si attende un riscontro empirico sul campo. Il progetto pilota L' intera operazione avviene sotto la direzione del generale Giuseppe Vadalà, commissario nazionale per la bonifica delle discariche. «La prova pilota - spiega - testerà la tecnica del picking (in circa 3 mesi saranno prelevati 4.000 m³, di terreno, pari a circa l' 1% del totale). Il terreno finirà poi lungo nastri trasportatori montati all' interno di un capannone realizzato per la bonifica e tenuto in depressione per inibire il rilascio di odori e sostanze. Qui gli operatori, protetti da tute protettive tipo Tyvek e maschere con filtro Ffp3, effettueranno una cernita manuale estremamente precisa, rimuovendo i frammenti di amianto. Il riscontro empirico sul campo, oltre a fornire informazioni utili per l' ottimizzazione degli impianti e delle dotazioni, farà comprendere i passaggi autorizzativi che saranno necessari all' attivazione dei lavori di bonifica». I costi Alla presentazione di martedì erano presenti anche il sindaco di Chioggia, Mauro Armelao, e l' assessore regionale allo sviluppo economico Roberto Marcato. «La Regione - ha detto Marcato - si è fatta parte

Venezia Today

Venezia

attiva per arrivare al recupero ambientale della ex-discarica. È un' area che ha una significativa valenza strategica per lo sviluppo portuale della città, anche in prospettiva dello sviluppo della crocieristica». La spesa totale per la bonifica è quantificata in 35 milioni di euro, quasi tutti finanziati con fondi ministeriali. La Regione partecipa con 2,5 milioni.

Vecchia sede dell' Autorità Portuale a Savona, il sindaco Russo sollecita un intervento: "Simbolo di degrado, intervenire rapidamente"

La richiesta in una lettera inviata al presidente AdSP, Paolo Emilio Signorini: "Da ormai 4 anni simbolo di degrado che dequalifica l' immagine del nostro porto e della città intera"

Intervenire rapidamente per ridare decoro alla vecchia sede dell' **Autorità portuale**, divenuta negli anni un simbolo di degrado. E' quanto chiede il sindaco di Savona, Marco Russo, in una lettera indirizzata all' **Autorità di Sistema Portuale** e al suo presidente, Paolo Emilio Signorini. " Segnaliamo il persistere dello stato di degrado dell' edificio, già sede dell' **Autorità portuale** di Savona, all' interno del porto - è scritto nel testo - Com' è noto, la struttura è andata a fuoco il 23 ottobre 2018 e, al termine delle indagini svolte per accertare eventuali responsabilità, ci risulta sia stata dissequestrata e rimessa a disposizione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. L' edificio si impone su quelli circostanti ed è visibile da lunga distanza e da diverse zone della città, costituendo ormai da 4 anni un simbolo di degrado che dequalifica l' immagine del nostro porto e della città intera ". La richiesta diretta all' **Autorità di Sistema Portuale**, dunque, è quella di " intervenire in tempi rapidi, affrontando il problema ed individuando una soluzione che restituisca il necessario decoro alla zona ed all' immagine di tutta la città ". L' Amministrazione chiede di essere informata " circa le soluzioni che (**Autorità Portuale**, ndr) intende adottare e, soprattutto, sulle tempistiche di realizzazione degli interventi" e si dice disponibile a "essere coinvolta per contribuire all' individuazione di una destinazione d' uso dell' edificio per funzioni diverse da quelle legate all' attività **portuale** ".



Palazzina Autorità Portuale andata a fuoco a Savona, Canavese: "Corretto il sollecito del sindaco, non ce ne siamo dimenticati, interesse anche nostro"

Il 23 ottobre del 2018 il rogo che ha lasciato lo scheletro come "simbolo" ben visibile del degrado. "Abbiamo avviato le procedure per affidare a breve le verifiche della struttura"

"Indubbiamente è corretto il sollecito del sindaco, non ce ne siamo dimenticati, è interesse anche nostro". Il direttore dell' ufficio territoriale di Savona dell' **Autorità di Sistema Portuale** Paolo Canavese è intervenuto dopo le parole del primo cittadino Marco Russo che ha chiesto un intervento sull' ex palazzina presente all' interno dell' area **portuale** che aveva preso fuoco lo scorso il 23 ottobre del 2018. Abbandonata a se stessa e diventata "simbolo" del degrado e di un incendio che aveva lasciato di stucco il levante savonese, era stata posta sotto sequestro da parte della Procura di Savona e poi dissequestrata lo scorso anno a conclusione delle indagini. "Abbiamo avviato le procedure per affidare a breve le verifiche della struttura, era già stato tutto messo in programma dalla nostra amministrazione, vedremo i risultati e poi si prenderà una decisione. Ci sono tempi tecnici che non possiamo saltare - ha proseguito Canavese - Abbiamo già fatto un dettaglio di tutte le pratiche necessarie da svolgere e a breve potremo dare un cronoprogramma con dei tempi ed essere puntuali". Erano 8 le persone indagate per l' incendio ma il Pubblico Ministero Chiara Venturi aveva stralciato le loro posizioni nel 2021 dopo due anni di indagine. L' inchiesta legata al rogo aveva visto derubricare l' accusa da incendio doloso a incendio colposo da parte del Pm dopo le conclusioni del perito nominato dalla Procura Luca Marmo, docente del Politecnico di Torino. Un' errata realizzazione della palazzina era quindi la causa secondo l' accusa che avrebbe portato l' edificio a prendere fuoco in meno di mezz' ora. Il rogo come era stato accertato dagli inquirenti, sembrava fosse partito da un cumulo di carta, avrebbe prima colpito la facciata dell' edificio costruita con un materiale altamente infiammabile, l' Argisol, che non sarebbe stata isolata con l' Etalbond. Se fosse stato effettuato anche solo quel passaggio, come precisato dalle ricostruzioni, le fiamme non si sarebbero propagate. L' isolamento delle finestre sarebbe stato un altro aspetto al centro dell' inchiesta, poiché le fiamme sarebbero passate attraverso gli infissi visto che i pannelli realizzati con l' Argisol non avrebbero fatto da "protezione". Aspetti questi che però non avrebbero trovato conferme, così da portare il Pm a chiudere l' indagine nei confronti della direzione lavori dell' **Autorità di Sistema Portuale**, i due rappresentanti della società appaltatrice, il direttore dei lavori ed il procuratore dell' azienda che aveva firmato i contratti e due legali rappresentanti dell' azienda che aveva ricevuto il subappalto. News collegate: Vecchia sede dell' **Autorità Portuale** a Savona, il sindaco Russo sollecita un intervento: "Simbolo di degrado, intervenire rapidamente" - 28-06-22 11:39 Rogo della palazzina dell' **Autorità Portuale** a Savona, per il pm nessun responsabile - 18-05-21 11:05 Rogo della palazzina dell' **Autorità** di



Savona News

Savona, Vado

Sistema Portuale a Savona: inseriti dal Pm gli indagati - 12-02-20 19:00 Savona, in fiamme la palazzina dell' **Autorità** di **Sistema**: aperto un fascicolo per incendio colposo - 29-01-20 09:47 Un anno dall' incendio all' **Autorità Portuale** di Savona: fra una ventina di giorni la presentazione della consulenza - 23-10-19 16:50 Savona, incendio all' **Autorità Portuale**: proseguono le indagini - 26-10-18 10:01 Incendio all' **Autorità Portuale**, il presidente Canavese: "L' attività del porto continua, dovremo ricostruire una parte della documentazione cartacea" - 24-10-18 12:49 Savona, i vigili del fuoco ispezionano con un drone il tetto della palazzina dell' **Autorità Portuale** (VIDEO) - 24-10-18 10:23 Incendio all' **Autorità Portuale** di Savona: presidio notturno dei vigili del fuoco (FOTO e VIDEO) - 24-10-18 08:34 A fuoco l' **Autorità Portuale** di Savona: indaga la Procura (FOTO e VIDEO) - 23-10-18 19:10 Incendio all' **Autorità Portuale**: danneggiati anche capannoni vicini e alcune vetture - 23-10-18 18:26 Incendio alla Port Authority, cessata la paura si cercano le cause. Il presidente Canavese: "L' edificio è nuovo e a norma" - 23-10-18 15:50 Paura a Savona: va a fuoco il palazzo dell' **Autorità Portuale**. Evacuati i lavoratori (FOTO e VIDEO) - 23-10-18 15:25 Savona, a fuoco il palazzo dell' **Autorità Portuale** (FOTO e VIDEO) - 23-10-18 13:31 Luciano Parodi Ricevi le nostre ultime notizie da Google News **SEGUICI** Ti potrebbero interessare anche:

Ansa

Genova, Voltri

Stazioni Marittime Genova, previsti più crocieristi e traghetti

Fatturato a 19,8 mln. Nuovo cda, Monzani presidente

(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - L'assemblea degli azionisti di Stazioni Marittime spa ha approvato il bilancio 2021, condizionato ancora dalla pandemia di Covid-19, con un utile netto di 1.229.785 euro. Il fatturato si è attestato a 19,8 mln di euro. Guardando ai dati totali **crociere** e traghetti, nel 2021 si sono registrati 2.094.701 passeggeri contro i 1.325.426 del 2020 (+58,04%). I passeggeri crociera sono passati da 131.121 nel 2020 a 416.386 nel 2021 (+217,56%). Anche il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con un incremento, passando da 1.194.305 nel 2020 a 1.678.315 nel 2021 (+40,53%). Durante l'assemblea è stato nominato il cda che ha ricevuto indicazione circa la nomina di Edoardo Monzani, attuale ad, al ruolo di presidente della società. Questo il nuovo consiglio di amministrazione: Matteo Catani, Giacomo Costa, Pietro Di Maio, Simone Gardella, Massimo Mura, Pietro Pellerano, Alberto Pozzo, Franco Ronzi, Lorenza Rosso, Lucia Tringali. Durante l'assemblea sono state formulate anche le previsioni di traffico per il 2022: "in ragione degli eventi bellici in corso - si legge nella nota -, della pandemia ancora diffusa e del generale clima di incertezza aggravato da un deciso rincaro dei prezzi di beni e forniture di prima necessità, risulta ancora difficile fare previsioni che non siano meramente indicative. L'auspicio - si sottolinea - è che il diffuso e corrente allentamento delle misure dei governi permettano comunque un ritorno alla mobilità delle persone e quindi a una decisa ripresa dei flussi turistici, con incremento del traffico traghetti intorno al 15% e un movimento di 900 mila crocieristi". (ANSA).



Genova, ecco la nuova giunta Bucci. 8 conferme tra assessori e consiglieri delegati

I componenti della nuova giunta del Comune di Genova e le relative deleghe

Undici assessori, di cui cinque donne, vanno a comporre la nuova giunta del rieleto sindaco di Genova, Marco Bucci. Riconfermati 8 componenti tra assessori e consiglieri delegati. L' assessore più giovane, classe 1992, è Francesca Corso, il più anziano, nato nel 1956, è Mauro Avvenente. Sono riservate al sindaco le deleghe a Organi istituzionali, Comunicazione, Politiche europee e internazionali e cooperazione internazionale, Rapporti con Sponsor e Fondazioni bancarie, Rapporti con **Porto** Antico spa, Politiche culturali e valorizzazione del patrimonio artistico e culturale della città, Indirizzo e controllo delle Istituzioni culturali: Palazzo Ducale Fondazione per la Cultura, Teatri, Musei, Biblioteche, Teatro Carlo Felice, Partecipazione dei Cittadini alle scelte della Amministrazione, Politiche della casa, Grandi eventi, Innovazione, Tutela e sviluppo delle vallate, Nuovi insediamenti aziendali sul territorio. Pietro Picicchi, vicesindaco, è confermato assessore a Bilancio, Lavori Pubblici, Opere strategiche infrastrutturali, Rapporti con i Municipi. Confermato anche Matteo Campora , assessore ai Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Energia e Transizione ecologica. Tra i confermati ci sono anche Paola Bordilli , assessore al Commercio, Artigianato, Pro-loco e Tradizioni cittadine, Francesco Maresca , assessore con deleghe al Patrimonio, **Porto**, Mare e Pesca, e Lorenza Rosso , assessore con deleghe alle Avvocatura e Affari legali, Servizi sociali, Famiglia e Disabilità. Mauro Avvenente è il nuovo assessore alle Manutenzioni, Decoro urbano e Centri storici. Sergio Gambino, già consigliere delegato alla Protezione civile e Volontariato, è il nuovo assessore alla Sicurezza, Polizia Locale e Protezione civile. Alessandra Bianchi è assessore agli Impianti ed Attività sportive, Turismo. Un assessorato anche per Marta Brusoni , che avrà le deleghe al Personale, Politiche dell' Istruzione, Servizi civici, Informatica. Francesca Corso è neo assessore con deleghe al Marketing territoriale, Politiche per i Giovani, Disagio e solitudine, Pari opportunità, Animali. Completa la nuova giunta Mario Mascia , assessore all' Urbanistica, Demanio Marittimo, Sviluppo economico, Lavoro e Rapporti sindacali. Sei i consiglieri comunali delegati: Fabio Ariotti (Partecipazione dei cittadini alle scelte dell' amministrazione), Alessio Bevilacqua (Tutela e sviluppo delle vallate), Federica Cavalleri (Grandi eventi), Laura Gaggero (Innovazione), Davide Falteri (Nuovi insediamenti aziendali sul territorio), Valeriano Vacalebri (Politiche della casa).



Stazioni Marittime, Monzani confermato presidente. Il bilancio 2021 chiude in utile di 1,23 milioni

Il fatturato, 19,8 milioni di euro, aumenta del 65% circa rispetto al 2020. Il traffico passeggeri resta sotto le stime pre-Covid

Ammonta a quasi 1,23 milioni di euro l'utile netto registrato nel corso del 2021 da Stazioni Marittime spa . Il dato è stato approvato oggi dall'assemblea degli azionisti della società, che ha anche nominato il nuovo consiglio di amministrazione: confermato alla presidenza Edoardo Monzani, mentre gli altri componenti sono Matteo Catani, Giacomo Costa, Pietro Di Maio, Simone Gardella, Massimo Mura, Pietro Pellerano, Alberto Pozzo, Franco Ronzi, Lorenza Rosso, Lucia Tringali. Tornando ai risultati di bilancio, il 2021 di Stazioni Marittime si chiude con un fatturato pari a 19,8 milioni di euro , aumentato del 65% circa rispetto al 2020, mentre il cash flow si è attestato a circa 5 milioni di euro. Nel 2021 si sono registrate 138 toccate nave con 416.386 crocieristi, di cui 228.279 home port e 188.107 in transito. Un buon risultato se confrontato al 2020, quando le toccate erano state 48 e i passeggeri totali 131.121 (80.494 home port e 50.627 in transito). Numeri però ancora bassi, se confrontati con quelli degli anni pre-Covid-19, e indicativi del forte impatto della pandemia sul mercato delle crociere nel **porto** genovese, ancor più se paragonati alle stime per il 2021 elaborate prima del Covid, che verosimilmente si avvicinavano ai 300 scali e a 1,4 milioni di crocieristi. Occorre comunque ricordare che i terminal di Stazioni Marittime spa sono stati i primi in grado di dare ospitalità alla 'ripartenza' dopo il blocco governativo alle navi da crociera: nell' agosto 2020 è partita da Ponte dei Mille la Msc Grandiosa per un itinerario di 7 giorni nel Mediterraneo. Il **porto** di **Genova** è stato quindi il primo **porto** del Mediterraneo, seguito poi da altri, a mettere in atto procedure e infrastrutture adeguate per potere lavorare una nave da crociera in epoca di Covid. Un'operazione resa possibile grazie a un lavoro sinergico di tutti gli attori in campo per definire e mettere in atto complesse procedure anche con impegno di personale specializzato, operazioni che si sono poi ripetute anche con altre compagnie. Circa il traffico traghetti, il 2021 ha chiuso con un deciso incremento rispetto all' anno precedente, sebbene siano ancora lontani i numeri pre-pandemia: i passeggeri (1.678.315), sono aumentati del 40,53%, le auto (634.496) del 40,5%, le moto (38.739) del 50,96%. I metri lineari sono stati 2.161.599 (+23,9%). Rispetto al 2020 sono stati movimentati 484.010 passeggeri in più. La Sardegna ha incrementato il traffico di circa 253 mila passeggeri, la Sicilia di circa 49mila, la Corsica di circa 11 mila, il Nord Africa di circa 171 mila. Il traffico commerciale, che aveva comunque tenuto anche nel 2020 in quanto meno vincolato ai flussi turistici e non condizionato dalle limitazioni alla mobilità delle persone, ha chiuso con un ottimo incremento (+417 mila metri lineari circa). Secondo quanto riporta la nota societaria, per il 2022, in ragione degli eventi bellici in corso, della pandemia ancora diffusa e del generale clima di



Il fatturato è pari a 19,8 milioni di euro, con un utile netto registrato nel corso del 2021 di 1,23 milioni di euro. Il dato è stato approvato oggi dall'assemblea degli azionisti della società, che ha anche nominato il nuovo consiglio di amministrazione: confermato alla presidenza Edoardo Monzani, mentre gli altri componenti sono Matteo Catani, Giacomo Costa, Pietro Di Maio, Simone Gardella, Massimo Mura, Pietro Pellerano, Alberto Pozzo, Franco Ronzi, Lorenza Rosso, Lucia Tringali.

Tornando ai risultati di bilancio, il 2021 di Stazioni Marittime si chiude con un fatturato pari a 19,8 milioni di euro, aumentato del 65% circa rispetto al 2020, mentre il cash flow si è attestato a circa 5 milioni di euro. Nel 2021 si sono registrate 138 toccate nave con 416.386 crocieristi, di cui 228.279 home port e 188.107 in transito. Un buon risultato se confrontato al 2020, quando le toccate erano state 48 e i passeggeri totali 131.121 (80.494 home port e 50.627 in transito). Numeri però ancora bassi, se confrontati con quelli degli anni pre-Covid-19, e indicativi del forte impatto della pandemia sul mercato delle crociere nel porto genovese, ancor più se paragonati alle stime per il 2021 elaborate prima del Covid, che verosimilmente si avvicinavano ai 300 scali e a 1,4 milioni di crocieristi.

Occorre comunque ricordare che i terminal di Stazioni Marittime spa sono stati i primi in grado di dare ospitalità alla 'ripartenza' dopo il blocco governativo alle navi da crociera: nell'agosto 2020 è partita da Ponte dei Mille la Msc Grandiosa per un itinerario di 7 giorni nel Mediterraneo. Il porto di Genova è stato quindi il primo porto del Mediterraneo, seguito poi da altri, a mettere in atto procedure e infrastrutture adeguate per potere lavorare una nave da crociera in epoca di Covid. Un'operazione resa possibile grazie a un lavoro sinergico di tutti gli attori in campo per definire e mettere in atto complesse procedure anche con impegno di personale specializzato, operazioni che si sono poi ripetute anche con altre compagnie.

Circa il traffico traghetti, il 2021 ha chiuso con un deciso incremento rispetto all'anno precedente, sebbene siano ancora lontani i numeri pre-pandemia: i passeggeri (1.678.315), sono aumentati del 40,53%, le auto (634.496) del 40,5%, le moto (38.739) del 50,96%. I metri lineari sono stati 2.161.599 (+23,9%). Rispetto al 2020 sono stati movimentati 484.010 passeggeri in più. La Sardegna ha incrementato il traffico di circa 253 mila passeggeri, la Sicilia di circa 49mila, la Corsica di circa 11 mila, il Nord Africa di circa 171 mila. Il traffico commerciale, che aveva comunque tenuto anche nel 2020 in quanto meno vincolato ai flussi turistici e non condizionato dalle limitazioni alla mobilità delle persone, ha chiuso con un ottimo incremento (+417 mila metri lineari circa). Secondo quanto riporta la nota societaria, per il 2022, in ragione degli eventi bellici in corso, della pandemia ancora diffusa e del generale clima di

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

incertezza aggravato da un deciso rincaro dei prezzi di beni e forniture di prima necessità, risulta ancora difficile fare previsioni che non siano meramente indicative. "L' auspicio - si legge - è che il diffuso e corrente allentamento delle misure dei governi permettano comunque un ritorno alla mobilità delle persone e quindi a una decisa ripresa dei flussi turistici, con incremento del traffico traghetti intorno al 15% e un movimento di 900 mila crocieristi".

Informare

Genova, Voltri

Stazioni Marittime ha chiuso il 2021 con un utile netto di 1,2 milioni di euro

Rinnovato il consiglio di amministrazione

Stazioni Marittime, la società che gestisce il traffico dei passeggeri nel porto di Genova, ha chiuso il 2021 con un fatturato di 19,8 milioni di euro, con un aumento del +65% circa rispetto al 2020 quando l'attività era stata particolarmente colpita dall'impatto della pandemia di Covid-19. L'esercizio è stato archiviato con un utile netto di 1,23 milioni di euro rispetto ad una perdita netta di -3,64 milioni nel 2020. L'assemblea degli azionisti della società, riunitasi oggi per approvare il bilancio, ha nominato anche il nuovo consiglio di amministrazione che risulta composto da Edoardo Monzani (con indicazione a nomina al ruolo di presidente), Matteo Catani, Giacomo Costa, Pietro Di Maio, Simone Gardella, Massimo Mura, Pietro Pellerano, Alberto Pozzo, Franco Ronzi, Lorenza Rosso e Lucia Tringali. Per il 2022 Stazioni Marittime prevede una prosecuzione della ripresa dei flussi turistici presso i terminal del porto di Genova, con un incremento del traffico traghetti intorno al +15% e un movimento di 900mila crocieristi rispetto a 416mila nel 2021.



Giovanni Costaguta confermato presidente di Genova for Yachting torna sulla circolazione dei marittimi extra Ue

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 4 minuti Genova - Genova for Yachting, l' associazione del cluster della nautica professionale genovese con 57 soci, ha confermato presidente Giovanni Costaguta (Yachtline Arredomare). Oltre all' elezione del presidente si è fatto il punto sui dati attuali dell' attività elaborati da The European House Ambrosetti. Si tratta di una anticipazione del valore dell' impatto economico generato sul territorio negli anni 2020 e 2021, che registra un calo del 11% in termini di valore rispetto al 2019. Un calo che per il 2021 dovuto sia alla pandemia del Covid-19, sia a partire da ottobre, alla limitazione della circolazione dei marittimi cittadini Extra UE, che a Genova ha diminuito il transito (-8%) e le soste degli yacht fino a 75 metri di lunghezza, con conseguenze negative sull' indotto: un effetto che si manterrà inalterato nel 2022 e che minaccia la competitività del territorio e il mantenimento della leadership della nautica professionale genovese a livello globale. 'A fronte del mercato dei superyacht, che continua a crescere nel mondo e che prevede di raggiungere le 7700 grandi unità naviganti nel 2030 è scritto nella nota dell' associazione consapevoli della complessa congiuntura mondiale legata alla guerra e alla pandemia, i soci di Gfy hanno aperto le porte della loro riunione ai rappresentanti politici e istituzionali per condividere l' esigenza di salvaguardare il comparto strategico per l' economia genovese e ligure. Tra le priorità la richiesta di un ulteriore aiuto per superare definitivamente la questione della circolazione dei marittimi cittadini Extra Ue, che determina la fuga dei Grandi Yacht dal territorio e aggrava lo svantaggio competitivo tra Italia e altri Stati Ue'. "Torniamo a chiedere alle forze politiche di affrontare il problema della circolazione dei marittimi extra Ue - ha insistito il presidente Giovanni Costaguta, - affinché possa essere risolto alla radice con una nuova e corretta interpretazione, in sede italiana ma anche in sede europea, della sentenza della Cg Ue che ha dato origine a un problema di competitività. Auspichiamo che avvengano i confronti all' interno dei ministeri competenti e che la politica giunga alla stesura di un ulteriore emendamento che preveda l' apposizione del timbro in uscita dal territorio italiano sul documento del marittimo in ogni caso in cui la partenza della nave su cui si imbarchi il marittimo sia determinata-determinabile tramite comunicazione della stessa da parte del comandante alle Autorità. L' obiettivo dovrebbe essere quello di ripristinare il previgente regime di libera circolazione, beninteso con l' introduzione mirata e non indiscriminata delle cautele indicate dalla Corte». Il presidente Costaguta ha sottolineato nella sua relazione come il mercato dei superyacht, che prevede, come detto sopra, una crescita delle unità che saranno 7.700 al 2030 , continui a rappresentare un' opportunità per i territori che li ospitano nonostante il conflitto Russo-ucraino e la crisi energetica e quanto sia cruciale per l' Associazione fare in modo che il sistema della nautica



Port Logistic Press

Genova, Voltri

professionale genovese possa esprimere appieno le proprie potenzialità. Nel corso della sua relazione Costaguta ha inoltre condiviso con i soci gli obiettivi per il prossimo anno. Tra questi: la partecipazione nel dibattito sullo sviluppo infrastrutturale della città; la formazione delle nuove generazioni di project manager, tecnici e artigiani, proponendo la creazione di una scuola artigiana del mare; la sensibilizzazione delle aziende associate sui temi della sostenibilità ambientale; e infine il racconto a livello internazionale per portare Genova nel mondo. ----- Genova for Yachting Genova for Yachting rappresenta il cluster della nautica professionale genovese che oggi riunisce 57 realtà nei settori di Servizi, Marina, Cantieri, Tecnologie, Professionisti. Espressione del saper fare italiano e della vocazione storica di Genova per il mare, le aziende di Genova for Yachting si confrontano con successo in un settore internazionale con altissimo livello di competizione. Nata nel 2017, le realtà di Genova for Yachting nel 2020 hanno realizzato un fatturato di 290milioni di euro, hanno occupato circa 500 persone e coinvolto oltre 2000 fornitori in Italia. Nel Porto di Genova occupano il 2% della superficie totale (360mila m2). Il comitato esecutivo di Genova for Yachting comprende, oltre al presidente Giovanni Costaguta , i cinque portavoce che sono Alberto Amico , Amico&Co srl, per i Cantieri, Giuseppe Pappalardo , S.S.P. Società Sviluppo Porti srl, per le Marine, Fabio Pesto, Pesto Sea Group srl, per i Servizi e Gabriele Randi , Tecnomarine srl, per il settore tecnologie ed aziende specializzate e Cinzia Farinetti , Studio Commercialisti Farinetti, per la categoria Professionisti. Completano il comitato esecutivo: Alessandra Confalonieri, Acier Steel srl, Mauro Cominale, CN Sat srl, Ennio Luglio , Cantieri Navali Genovesi srl, Nicolò de Angelis , Genoa Sea Service srl, Emanuele Burlando , General Marine, Fulvia Linari, San Giorgio Shipping Services srl. Fanno parte di Genova for Yachting: SERVIZI: Amico Servizi srl, Eazy Bunker srl, Femobunker srl, GIS International Supplies srl, GM Odone srl, Image Motti sas, Molo Vecchio Marine Supplies srl, Pesto Sea Group srl, Rimeta srl, San Giorgio Shipping Services srl, SCS Ship & Crew Services srl. Cambiaso Risso Marine spa, Agenzia Nautica Csn, O.A.G.S. Sc. A, Hdb srl, Solo Portofino, Genova Rent srl e MB Rent srl; MARINA: S.S.P. Società Sviluppo Porti srl, Marina Molo Vecchio srl, Marina Molo Vecchio **Crociere** srl; CANTIERI: Amico&Co srl, Cantieri Navali Di Sestri srl, Cantieri Navali Genovesi srl, Genoa Sea Service srl, Yachtline Arredomare 1618 spa; TECNOLOGIE E AZIENDE SPECIALIZZATE: AB Volt srl, Acier Steel srl, CN Sat srl, Cooperativa Steel Works, Generalmarine srl, Interni Navali Genovesi srl, Jonassohn srl, Lisi Arredamenti srl, Motonautica Cuneo srl, Motonautica Sorin Diesel sas, Nuova Vernazza srl, Schembri, Gardella Verniciatura Yacht, Tecnomarine srl, Tonissi Meccanica Generale srl, Ranieri Tonissi spa, Stelio Bardi srl, Sun and Shade di De Pascale Renato & C. sas, Vampa srl, Viacava srl; Boero Bartolomeo spa, Zunino Marmi sas, Centro Servizi Nautici snc; PROFESSIONISTI: Studio Legale Mordiglia, Cinzia Farinetti Dottore Commercialista, First srl, Studio Legale Bonelli Erede, Studio Piana Illuzzi Queirolo Trabattoni, Studio BW&CO, Siccardi e Briganti & C. e Studio Legale Carbone D' Angelo.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Spinelli chiede di completare il puzzle sul ponte ex Idroscalo a Genova

Il terminalista genovese chiede gli ultimi 14mila mq rimasti liberi sulla banchina conquistata pezzo a pezzo

Non aveva ancora incassato l'ok al penultimo pezzo che il Gruppo Spinelli già avanzava istanza all'Autorità di Sistema Portuale di **Genova** per l'ultimo tassello rimasto libero del pontile Ex Idroscalo. È stata infatti pubblicata in questi giorni dall'ente, ma risale alla fine di maggio, l'istanza che il terminalista genovese ha presentato per la porzione più a levante del molo una volta a servizio dell'adiacente centrale elettrica dismessa da Enel. Questa volta l'ente ha pubblicato anche la planimetria, che mostra come per Spinelli l'area in questione rappresenti l'ultimo territorio da conquistare sull'ex Idroscalo. Adiacenti agli spazi in concessione fino al 2054 ci sono, infatti, in giallo l'area Ex Nuovo Borgo Terminal, fino a tutto il 2023, in verde l'ex carbonile ponente, fino a tutto il 2024 e in rosso l'ex Itar appena ottenuta. L'area in azzurro è già stata consegnata da Enel a Spinelli (su autorizzazione Adsp) 'per la cantierizzazione delle attività di rimozione parziale del rilevato cosiddetto 'Ballast' insistente sulla line ferrata già al servizio del carbonile'. Questa più quella in arancione, oltre 14.200 mq in tutto, 'ricadenti nell'ambito S3 del Piano regolatore portuale, con funzioni caratterizzanti C2 (operazioni portuali su merci convenzionali) e con funzioni ammesse C1 e C3 (contenitori e rinfuse solide)', è l'area che ora Spinelli vuole aggiungere al suo terminal, sulla base di un 'piano di attività che dovrà restare riservato e inaccessibile da terzi fino alla conclusione della procedura'. Da qui l'istanza di concessione, 'mediante licenza e quindi per un periodo di almeno 4 anni, ovvero per il periodo anche superiore od inferiore ritenuto compatibile con l'interesse pubblico'. Probabilmente per un refuso 'l'ampliamento della superficie degli spazi operativi' viene messa in relazione alla 'ripresa e crescita dei traffici' dell'agosto 2021 ('10,7% rispetto allo stesso periodo del 2020'), cioè quasi un anno fa. Nella stessa tornata di istanze pubblicate da Adsp risulta anche una richiesta di Terminal Rinfuse **Genova** in merito a circa 3mila mq su Ponte Rubattino, da utilizzarsi, con l'accordo di Terminal Bettolo (assentito), per mantenere un traffico di Italcementi. A.M.



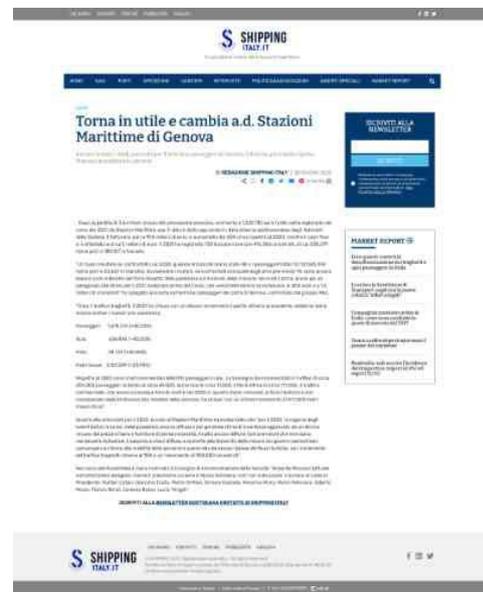
Shipping Italy

Genova, Voltri

Torna in utile e cambia a.d. Stazioni Marittime di Genova

Ancora lontani i livelli precovid per il terminal passeggeri di Genova, fiducioso però nella ripresa. Monzani presidente in pectore

Dopo la perdita di 3,6 milioni di euro del precedente esercizio, ammonta a 1.229.785 euro l' utile netto registrato nel corso del 2021 da Stazioni Marittime spa. Il dato è stato approvato in data odierna dall' Assemblea degli Azionisti della Società. Il fatturato, pari a 19,8 milioni di euro, è aumentato del 65% circa rispetto al 2020, mentre il cash flow si è attestato a circa 5 milioni di euro. Il 2021 ha registrato 138 toccate nave con 416.386 crocieristi, di cui 228.279 home port e 188.107 in transito. 'Un buon risultato se confrontato col 2020, quando le toccate erano state 48 e i passeggeri totali 131.121 (80.494 home port e 50.627 in transito). Ovviamente i numeri, se confrontati con quelli degli anni pre-Covid-19, sono ancora bassi e sono indicativi del forte impatto della pandemia sul mercato delle crociere nel nostro **porto**, ancor più se paragonati alle stime per il 2021 elaborate prima del Covid, che verosimilmente si avvicinavano ai 300 scali e a 1,4 milioni di crocieristi' ha spiegato una nota del terminal passeggeri del **porto di Genova**, controllato dal gruppo Msc. 'Circa il traffico traghetti, il 2021 ha chiuso con un deciso incremento rispetto all' anno precedente, sebbene siano ancora lontani i numeri pre-pandemia: Passeggeri 1.678.315 (+40,53%) Auto 634.496 (+40,50%) Moto 38.739 (+50,96%) Metri lineari 2.161.599 (+23,90%) Rispetto al 2020 sono stati movimentati 484.010 passeggeri in più. La Sardegna ha incrementato il traffico di circa 253.000 passeggeri, la Sicilia di circa 49.000, la Corsica di circa 11.000, il Nord Africa di circa 171.000. Il traffico commerciale, che aveva comunque tenuto anche nel 2020 in quanto meno vincolato ai flussi turistici e non condizionato dalle limitazioni alla mobilità delle persone, ha chiuso con un ottimo incremento (+417.000 metri lineari circa)'. Quanto alle previsioni per il 2022, la nota di Stazioni Marittime ha evidenziato che 'per il 2022, in ragione degli eventi bellici in corso, della pandemia ancora diffusa e del generale clima di incertezza aggravato da un deciso rincaro dei prezzi di beni e forniture di prima necessità, risulta ancora difficile fare previsioni che non siano meramente indicative. L' auspicio è che il diffuso e corrente allentamento delle misure dei governi permettano comunque un ritorno alla mobilità delle persone e quindi ad una decisa ripresa dei flussi turistici, con incremento del traffico traghetti intorno al 15% e un movimento di 900.000 crocieristi'. Nel corso dell' Assemblea è stato nominato il Consiglio di Amministrazione della Società: 'Edoardo Monzani (attuale amministratore delegato, mentre il presidente uscente è Nicola Solimena, ndr) con indicazione a nomina al ruolo di Presidente, Matteo Catani, Giacomo Costa, Pietro Di Maio, Simone Gardella, Massimo Mura, Pietro Pellerano, Alberto Pozzo, Franco Ronzi, Lorenza Rosso, Lucia Tringali'.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova: Stazioni Marittime, Monzani presidente. Previsti più crocieristi e traghetti, fatturato a 19,8 milioni

Genova - L'assemblea degli azionisti di Stazioni Marittime spa ha approvato il bilancio 2021, condizionato ancora dalla pandemia di Covid-19, con un utile netto di 1.229.785 euro . Il fatturato si è attestato a 19,8 mln di euro. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2021 si sono registrati 2.094.701 passeggeri contro i 1.325.426 del 2020 (+58,04%). I passeggeri da crociera sono passati da 131.121 nel 2020 a 416.386 nel 2021 (+217,56%). Anche il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con un incremento, passando da 1.194.305 nel 2020 a 1.678.315 nel 2021 (+40,53%). Durante l'assemblea è stato nominato il cda che ha ricevuto indicazione circa la nomina di Edoardo Monzani, attuale ad, al ruolo di presidente della società . Questo il nuovo consiglio di amministrazione: Matteo Catani, Giacomo Costa, Pietro Di Maio, Simone Gardella, Massimo Mura, Pietro Pellerano, Alberto Pozzo, Franco Ronzi, Lorenza Rosso, Lucia Tringali. Durante l'assemblea sono state formulate anche le previsioni di traffico per il 2022: "in ragione degli eventi bellici in corso - si legge nella nota -, della pandemia ancora diffusa e del generale clima di incertezza aggravato da un deciso rincaro dei prezzi di beni e forniture di prima necessità, risulta ancora difficile fare previsioni che non siano meramente indicative. L'auspicio - si sottolinea - è che il diffuso e corrente allentamento delle misure dei governi permettano comunque un ritorno alla mobilità delle persone e quindi a una decisa ripresa dei flussi turistici, con incremento del traffico traghetti intorno al 15% e un movimento di 900 mila crocieristi".



Torna a Piacenza BiLOG conference&expo dal 10 novembre

Focus sulle scelte economiche, ambientali e sociali più efficaci per promuovere la transizione digitale verde e la decarbonizzazione sostenibile dei trasporti

Redazione

Piacenza - Promosso da Comune di Piacenza, **Autorità di Sistema Portuale del Mar** Ligure Orientale e Cosil-Piacenza, e organizzato da Piacenza EXPO in collaborazione con Circle Connecting EU, torna a Piacenza il 10 e 11 novembre BiLOG conference&expo. L' evento ospiterà un ampio dibattito sulle scelte economiche, ambientali e sociali più efficaci per promuovere la transizione digitale verde e la decarbonizzazione sostenibile dei trasporti. Con il claim 'Boosting The Digital Green Transition', la rassegna, che sostiene il confronto e la cooperazione tra tutti gli attori del settore, vedrà anche in questa edizione la presenza di illustri esponenti delle Istituzioni italiane ed europee, operatori e organizzazioni del settore logistico , nonché rappresentanti dell' industria, dando vita a un proficuo 'matching' tra domanda e offerta. "Un' occasione unica per le aziende del settore per sviluppare nuove relazioni e presentare servizi, progetti e tecnologie innovative in un contesto internazionale di altissimo profilo. La sessione inaugurale affronterà uno dei temi di maggiore punta per lo sviluppo del settore: le politiche attive del lavoro, con l' intenzione di stimolare una riflessione sulle riforme necessarie nel campo dei trasporti e della logistica. Seguirà un approfondimento sul tema della formazione continua e della valorizzazione delle competenze, fondamentale in un momento storico di grandi trasformazioni come questo per garantire un percorso di valore a tutte le professionalità già esistenti e a quelle che stanno nascendo. Come sempre, verranno proposti focus specifici sulle politiche europee per i trasporti, e che in questa edizione saranno incentrati sulla revisione delle reti TEN-T, lo Spazio Marittimo Europeo e i finanziamenti disponibili sia attraverso progetti europei, sia grazie al PNRR", si legge nella nota stampa. Alla grande sfida del momento, la transizione energetica, saranno dedicate più sessioni: dall' influenza degli scenari geopolitici sui porti, agli approfondimenti tecnici sull' impiego dell' idrogeno nello shipping e nella logistica, all' analisi sul nuovo fenomeno delle hydrogen valley, senza tralasciare i progetti di elettrificazione delle banchine. Sarà dato spazio anche all' innovazione tecnologica, importante driver del settore, e ai servizi dedicati all' ottimizzazione della catena logistica e all' utilizzo di droni, con la testimonianza di grandi porti europei che ne hanno già avviato interessanti sperimentazioni pratiche. Al centro della discussione, l' importanza del nodo logistico di Piacenza, baricentrico rispetto a tre Corridoi TEN-T (Reno Alpi, Med e Scan Med). Grazie alla connessione integrata con gli scali portuali della Spezia e di Marina di Carrara, da Piacenza sono offerti eccellenti servizi di collegamento intercontinentale, che la confermano logisticamente strategica per l' importexport delle imprese del territorio. Durante l' evento verrà proposto un focus sui nuovi servizi di primo e ultimo



Ship Mag

La Spezia

miglio. Il format BiLog Logistics & Maritime Forum è quello della conference&expo , con la possibilità per le aziende sponsor di avere uno spazio espositivo per incontrare partner e clienti, oltre a quella di prendere parte alle sessioni di conferenza e agli esclusivi momenti di networking. Per informazioni su iscrizioni e sponsorizzazioni, si prega di scrivere a biolog@circletouch.eu. Per aggiornamenti, si prega di consultare il sito web di BiLOG.

Ravenna, gruppo Sapir: Imbarco eccezionale, da mare a nave, per un mega Yacht da 85 tonn.

28 Jun, 2022 **RAVENNA** - Dal Terminal Nord del Gruppo Sapir, nel **porto** di **Ravenna**, è stata movimentato ed imbarcato un mega yacht da 85 tonnellate diretto al Mar Caspio. Una complessa operazione che ha visto il sollevamento da acqua a nave della crew boat. L'operazione è stata diretta dallo spedizioniere Casadei & Ghinassi, lcon la partecipazione di diverse squadre specializzate, a partire dai sommozzatori che hanno provveduto all'imbracatura dello yacht nelle acque del **porto** canale. Successivamente all'alaggio, gli operatori di Terminal Nord e Cooperativa portuale hanno curato l'imbarco sulla motonave Vera Rose, utilizzando in abbinata due gru Liebherr in dotazione al terminalista. La Vera Rose è ora in rotta verso il **porto** di Constanta (Romania) e successivamente lo yacht sarà trasportato nel Mar Caspio a disposizione della nuova proprietà azera. Terminal Nord, originariamente specializzato in sbarco di rinfuse, sta diversificando il proprio business in direzione del project cargo, anche giovandosi della localizzazione nei pressi della foce del **porto** canale, dove le navi dispongono di fondali più profondi e di ampi spazi di manovra.



Ravenna Today

Ravenna

Uno yacht da 85 tonnellate imbarcato al porto di Ravenna

Gli esperti del porto hanno gestito il sollevamento da acqua a nave di questa imbarcazione diretta nel mar Caspio

Il Terminal Nord del Gruppo Sapir del Porto di Ravenna ha gestito in questi giorni il sollevamento da acqua a nave di uno yacht da 85 tonnellate. Diretta dallo spedizioniere Casadei & Ghinassi, la complessa operazione ha visto la partecipazione di diverse squadre specializzate, a partire dai sommozzatori che hanno provveduto all'imbracatura dello yacht nelle acque del porto canale. Successivamente all'alaggio (fase che prevede il traino di una imbarcazione da una postazione su terraferma), gli operatori di Terminal Nord e della Cooperativa portuale hanno curato l'imbarco sulla motonave Vera Rose, utilizzando in abbinata due gru Liebherr in dotazione al terminalista. La Vera Rose è ora in rotta verso il porto di Constanta (Romania) e successivamente lo yacht sarà trasportato nel Mar Caspio a disposizione della nuova proprietà azera.



Un "benvenuto" per i turisti: nuove aree verdi a Marina di Ravenna e Porto Corsini

L' Autorità Portuale di Ravenna ha concluso alla fine del maggio scorso una serie di interventi di riqualificazione di alcune aree demaniali di cui ha la gestione, trasformando spazi che da anni erano inaccessibili in aree verdi fruibili dal pubblico

L' **Autorità Portuale** di Ravenna ha concluso alla fine del maggio scorso una serie di interventi di riqualificazione di alcune aree demaniali di cui ha la gestione, trasformando spazi che da anni erano inaccessibili in aree verdi fruibili dal pubblico. Le aree oggetto di riqualificazione sono quattro a Marina di Ravenna ed una, di dimensioni maggiori, a Porto Corsini. Nell' ambito di questi interventi, al fine di creare spazi verdi per contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini sia dal punto di vista ambientale che da quello sociale, divenendo tali spazi anche aree di interazione sociale, oltre a nuove alberature, piante ornamentali e siepi decorative, si è provveduto anche alla posa di arredi urbani. Le aree a Marina di Ravenna si trovano di fronte al percorso pedonale che costeggia il canale Candiano in via della foca Monica, via Ravegnani angolo via della foca Monica, via Molo Dalmazia ed una, più interna, in via Rismondo. Nell' area di Porto Corsini invece è stato realizzato un intervento più consistente che ha riguardato la creazione di percorsi pedonali interni al parco, la valorizzazione del bunker risalente alla seconda guerra mondiale, la posa di arredi, alberature e piante ornamentali. Inoltre, nell' ambito di questa riqualificazione, sono stati creati attraversamenti pedonali di collegamento all' imbarco/sbarco traghetto e ai parcheggi circostanti nonché all' abitato di Porto Corsini stesso. Infine, sempre nella zona del nuovo parco di Porto Corsini compreso tra via Molo Sanfilippo, via dove sono in fase di ultimazione i lavori di ristrutturazione e riqualificazione, e via Bisca Nerino, è stata realizzata l' illuminazione pubblica con corpi illuminanti led per rendere fruibile tale spazio anche nelle ore serali. Tale riqualificazione permette di rendere ora accessibile un' area che da anni era interdetta, dando alla località di Porto Corsini un nuovo spazio per la cittadinanza ed i turisti di passaggio.



Imbarcato al Porto di Ravenna uno yacht destinato al Mar Caspio

Luca Bolognesi

Operazione di sollevamento dall' acqua gestita da Terminal Nord del Gruppo Sapir È stato imbarcato al **Porto di Ravenna** in direzione Mar Caspio uno yacht da 85 tonnellate. Le operazioni di sollevamento dall' acqua della crew boat sono state gestite da Terminal Nord del Gruppo Sapir. Diretta dallo spedizioniere Casadei & Ghinassi, la complessa operazione ha visto la partecipazione di diverse squadre specializzate, a partire dai sommozzatori che hanno provveduto all' imbracatura dello yacht nelle acque del **porto** canale. Successivamente all' alaggio, gli operatori di Terminal Nord e Cooperativa portuale hanno curato l' imbarco sulla motonave Vera Rose, utilizzando in abbinata due gru Liebherr in dotazione al terminalista. La Vera Rose è ora in rotta verso il **porto** di Constanta (Romania) e successivamente lo yacht sarà trasportato nel Mar Caspio a disposizione della nuova proprietà azera. Terminal Nord, originariamente specializzato in sbarco di rinfuse, sta diversificando il proprio business in direzione del project cargo, anche giovandosi della localizzazione nei pressi della foce del **porto** canale, dove le navi dispongono di fondali più profondi e di ampi spazi di manovra.



Aree inaccessibili trasformate in verde pubblico a Marina di Ravenna e Porto Corsini

vorlandi

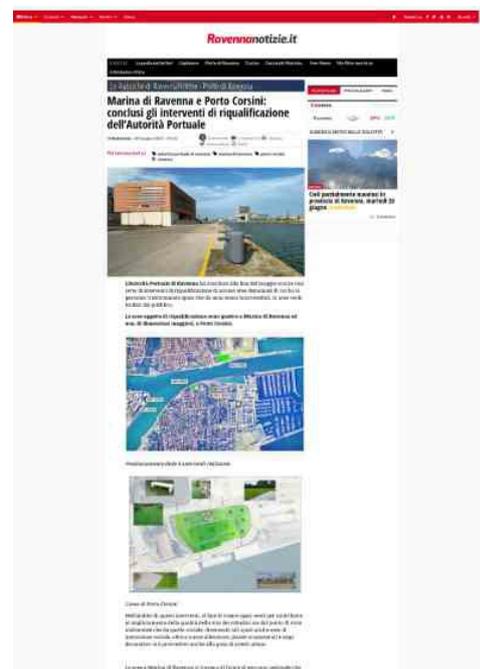
Aree riqualificate a Marina di Ravenna e Porto Corsini. Interventi di riqualificazione da parte dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. L' **Autorità Portuale** di Ravenna ha concluso alla fine del maggio scorso una serie di interventi di riqualificazione di alcune aree demaniali di cui ha la gestione, trasformando spazi che da anni erano inaccessibili, in aree verdi fruibili dal pubblico. Le aree oggetto di riqualificazione sono quattro a Marina di Ravenna ed una, di dimensioni maggiori, a Porto Corsini. Nell' ambito di questi interventi, al fine di creare spazi verdi per contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini sia dal punto di vista ambientale che da quello sociale, divenendo tali spazi anche aree di interazione sociale, oltre a nuove alberature, piante ornamentali e siepi decorative, si è provveduto anche alla posa di arredi urbani. Le aree a Marina di Ravenna si trovano di fronte al percorso pedonale che costeggia il canale Candiano in via della foca Monica, via Ravegnani angolo via della foca Monica, via Molo Dalmazia ed una, più interna, in via Rismondo. Nell' area di Porto Corsini invece è stato realizzato un intervento più consistente che ha riguardato la creazione di percorsi pedonali interni al parco, la valorizzazione del bunker risalente alla seconda guerra mondiale, la posa di arredi, alberature e piante ornamentali. Inoltre, nell' ambito di questa riqualificazione, sono stati creati attraversamenti pedonali di collegamento all' imbarco/sbarco traghetto ed ai parcheggi circostanti nonché all' abitato di Porto Corsini stesso. Infine, sempre nella zona del nuovo parco di Porto Corsini compreso tra via Molo Sanfilippo, via dove sono in fase di ultimazione i lavori di ristrutturazione e riqualificazione, e via Bisca Nerino, è stata realizzata l' illuminazione pubblica con corpi illuminanti LED per rendere fruibile tale spazio anche nelle ore serali. Tale riqualificazione permette di rendere ora accessibile un' area che da anni era interdetta, dando alla località di Porto Corsini un nuovo spazio per la cittadinanza ed i turisti di passaggio. Area riqualificata Porto Corsini.



Marina di Ravenna e Porto Corsini: conclusi gli interventi di riqualificazione dell' Autorità Portuale

Redazione

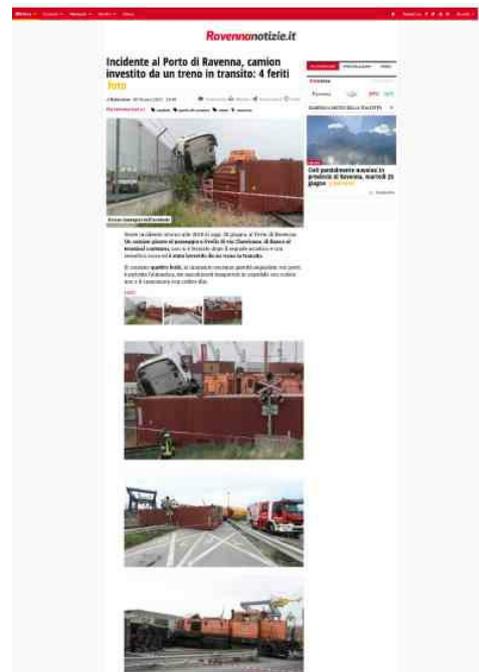
L' **Autorità Portuale** di Ravenna ha concluso alla fine del maggio scorso una serie di interventi di riqualificazione di alcune aree demaniali di cui ha la gestione, trasformando spazi che da anni erano inaccessibili, in aree verdi fruibili dal pubblico. Le aree oggetto di riqualificazione sono quattro a Marina di Ravenna ed una, di dimensioni maggiori, a Porto Corsini. Posizionamento delle 5 aree verdi realizzate L' area di Porto Corsini Nell' ambito di questi interventi, al fine di creare spazi verdi per contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini sia dal punto di vista ambientale che da quello sociale, divenendo tali spazi anche aree di interazione sociale, oltre a nuove alberature, piante ornamentali e siepi decorative, si è provveduto anche alla posa di arredi urbani. Le aree a Marina di Ravenna si trovano di fronte al percorso pedonale che costeggia il canale Candiano in via della foca Monica, via Ravegnani angolo via della foca Monica, via Molo Dalmazia ed una, più interna, in via Rismondo. Nell' area di Porto Corsini invece è stato realizzato un intervento più consistente che ha riguardato la creazione di percorsi pedonali interni al parco, la valorizzazione del bunker risalente alla seconda guerra mondiale, la posa di arredi, alberature e piante ornamentali. Inoltre, nell' ambito di questa riqualificazione, sono stati creati attraversamenti pedonali di collegamento all' imbarco/sbarco traghetto ed ai parcheggi circostanti nonché all' abitato di Porto Corsini stesso. Infine, sempre nella zona del nuovo parco di Porto Corsini compreso tra via Molo Sanfilippo, via dove sono in fase di ultimazione i lavori di ristrutturazione e riqualificazione, e via Bisca Nerino, è stata realizzata l' illuminazione pubblica con corpi illuminanti LED per rendere fruibile tale spazio anche nelle ore serali. Tale riqualificazione permette di rendere ora accessibile un' area che da anni era interdetta, dando alla località di Porto Corsini un nuovo spazio per la cittadinanza ed i turisti di passaggio.



Incidente al Porto di Ravenna, camion investito da un treno in transito: 4 feriti

Redazione

Grave incidente intorno alle 18:00 di oggi, 28 giugno, al **Porto di Ravenna**. Un camion giunto al passaggio a livello di via Classicana, di fianco al terminal container, non si è fermato dopo il segnale acustico e con semaforo rosso ed è stato investito da un treno in transito. Si contano quattro feriti, al momento nessuna gravità segnalata: sul posto è arrivata l'elimedica, tre macchinisti trasportati in ospedale con codice uno e il camionista con codice due.



Gruppo Sapir imbarca Yacht destinato al Mar Caspio

Redazione

Terminal Nord del Gruppo Sapir (**Porto** di **Ravenna**) ha gestito il sollevamento da acqua a nave di una crew boat da 85 tonnellate. Diretta dallo spedizioniere Casadei & Ghinassi, la complessa operazione ha visto la partecipazione di diverse squadre specializzate, a partire dai sommozzatori che hanno provveduto all' imbracatura dello yacht nelle acque del **porto** canale. Successivamente all' alaggio, gli operatori di Terminal Nord e Cooperativa portuale hanno curato l' imbarco sulla motonave Vera Rose, utilizzando in abbinata due gru Liebherr in dotazione al terminalista. La Vera Rose è ora in rotta verso il **porto** di Constanta (Romania) e successivamente lo yacht sarà trasportato nel Mar Caspio a disposizione della nuova proprietà azera. Terminal Nord, originariamente specializzato in sbarco di rinfuse, sta diversificando il proprio business in direzione del project cargo, anche giovandosi della localizzazione nei pressi della foce del **porto** canale, dove le navi dispongono di fondali più profondi e di ampi spazi di manovra.



Autorità Portuale di Ravenna: interventi di riqualificazione aree demaniali

Redazione

L' **Autorità Portuale** di Ravenna ha concluso alla fine del maggio scorso una serie di interventi di riqualificazione di alcune aree demaniali di cui ha la gestione, trasformando spazi che da anni erano inaccessibili, in aree verdi fruibili dal pubblico. Le aree oggetto di riqualificazione sono quattro a Marina di Ravenna ed una, di dimensioni maggiori, a Porto Corsini. Nell' ambito di questi interventi, al fine di creare spazi verdi per contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini sia dal punto di vista ambientale che da quello sociale, divenendo tali spazi anche aree di interazione sociale, oltre a nuove alberature, piante ornamentali e siepi decorative, si è provveduto anche alla posa di arredi urbani. Le aree a Marina di Ravenna si trovano di fronte al percorso pedonale che costeggia il canale Candiano in via della foca Monica, via Ravegnani angolo via della foca Monica, via Molo Dalmazia ed una, più interna, in via Rismondo. Nell' area di Porto Corsini invece è stato realizzato un intervento più consistente che ha riguardato la creazione di percorsi pedonali interni al parco, la valorizzazione del bunker risalente alla seconda guerra mondiale, la posa di arredi, alberature e piante ornamentali. Inoltre, nell' ambito di questa riqualificazione, sono stati creati attraversamenti pedonali di collegamento all' imbarco/sbarco traghetto ed ai parcheggi circostanti nonché all' abitato di Porto Corsini stesso. Infine, sempre nella zona del nuovo parco di Porto Corsini compreso tra via Molo Sanfilippo, via dove sono in fase di ultimazione i lavori di ristrutturazione e riqualificazione, e via Bisca Nerino, è stata realizzata l' illuminazione pubblica con corpi illuminanti LED per rendere fruibile tale spazio anche nelle ore serali. Tale riqualificazione permette di rendere ora accessibile un' area che da anni era interdetta, dando alla località di Porto Corsini un nuovo spazio per la cittadinanza ed i turisti di passaggio.



Incidente al Porto: camion si scontra con treno merci, 4 i feriti

Redazione

Incidente al **Porto di Ravenna**, attorno 17.40 all' ingresso del Tcr. Un camion si è scontrato contro il treno merci che opera al **porto**. Sul posto i Vigili del Fuoco di **Ravenna**, la Polizia di frontiera e il 118 con due ambulanze e l'elicottero. 4 i feriti portati all' ospedale di **Ravenna**. Il camionista con codice di media gravità, gli altri 3 uomini coinvolti nell' incidente hanno riportato ferite più lievi. Non è ancora chiara la dinamica dell' incidente, e neanche perché il camion non si è fermato allo stop.



Shipping Italy

Ravenna

Sapir imbarca una crew boat per l' Azerbaijan

Il terminal di Ravenna sempre più orientato verso il project cargo

Terminal Nord del Gruppo Sapir (terminalista di **Ravenna**) ha gestito il sollevamento da acqua a nave di una crew boat da 85 tonnellate. Diretta dallo spedizioniere Casadei & Ghinassi, la complessa operazione ha visto la partecipazione di diverse squadre specializzate, a partire dai sommozzatori che hanno provveduto all' imbracatura dello yacht nelle acque del porto canale. Successivamente all' alaggio, gli operatori di Terminal Nord e Cooperativa portuale hanno curato l' imbarco sulla motonave Vera Rose, utilizzando in abbinata due gru Liebherr in dotazione al terminalista. La Vera Rose è ora in rotta verso il porto di Constanta (Romania) e successivamente l' imbarcazione sarà trasportata nel Mar Caspio a disposizione della nuova proprietà azera. Terminal Nord, originariamente specializzato in sbarco di rinfuse, sta diversificando il proprio business in direzione del project cargo, anche giovandosi della localizzazione nei pressi della foce del porto canale, dove le navi dispongono di fondali più profondi e di ampi spazi di manovra.



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Tanta paura al porto, treno travolge camion, due feriti | FOTO

LUDOVICO LUONGO

Un treno ha travolto un camion al porto di Ravenna. E' successo attorno alle 17.40. Secondo quanto appreso, il mezzo pesante non si sarebbe fermato al segnale di stop luminoso finendo investito dal convoglio a servizio delle attività portuali. Sia il macchinista che il guidatore sono rimasti feriti e trasportati all'ospedale di Ravenna, non in condizioni critiche. Secondo quanto emerso, il treno procedeva a bassa velocità. L' area di ingresso Tcr è stata bloccata. (foto Argnani)



Marina: nave Vespucci, crociera d'istruzione con 143 allievi

Al via campagna 2022 dell'Accademia di Livorno nel Mediterraneo

(ANSA) - **LIVORNO**, 28 GIU - Parte la campagna di istruzione degli allievi dell' Accademia navale di **Livorno** a bordo della Nave Scuola Amerigo Vespucci. A salutare la partenza dei 143 allievi della prima classe, tra cui 13 stranieri provenienti da sei Paesi, sarà il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Enrico Credendino. La cerimonia è fissata per sabato 2 luglio, alle 10.30, a bordo della Vespucci ormeggiata al molo Capitaneria sud del **porto** di **Livorno**. La tradizionale campagna d'istruzione di Nave Vespucci quest' anno farà tappa in Spagna, Portogallo, Malta, Tunisia e Marocco, per concludersi a Taranto il 3 settembre. La partenza di Nave Vespucci segna anche l' avvio delle altre campagne d'istruzione delle navi scuola a vela della Marina Militare, l' Orsa Maggiore, la Stella Polare, Gemini e Antares che, a partire dalla prima settimana di luglio, salperanno con gli aspiranti guardiamarina della 3/a classe e i guardiamarina della 4/a classe dell' Accademia per svolgere l' addestramento estivo. (ANSA).



Informare

Livorno

Porto di Livorno, accordo sul rinnovo del contratto integrativo dei lavoratori di Seatrag

Scongiurata l'ipotesi di sciopero

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto il raggiungimento, oggi, di un accordo sul rinnovo del contratto integrativo dei lavoratori della società Seatrag Autostrade del Mare, che è specializzata nel servizio di sbarco e imbarco su navi ro-pax e ro-ro nel porto di Livorno. L'intesa scongiura l'ipotesi di sciopero e del blocco degli straordinari dopo i contrasti emersi nei mesi scorsi sul mancato rinnovo del contratto integrativo e dopo la proclamazione dello stato di agitazione, sospeso la settimana scorsa su richiesta dell'AdSP per lasciare spazio alle trattative. Con l'accordo, i lavoratori dell'impresa portuale si vedono riconoscere alcune significative indennità di flessibilità. Inoltre, vengono introdotti alcuni meccanismi di garanzia sulle modalità di svolgimento dei turni: a rotazione, ai lavoratori polivalenti (che svolgono più attività oltre a quella del rallista) viene riconosciuta la possibilità di non lavorare di notte per una settimana al mese mentre a tutti gli altri viene riconosciuto, periodicamente, il diritto di apprendere con congruo preavviso quali turni effettueranno durante la settimana. Rientrano nel pacchetto dell'intesa anche i buoni pasto, precedentemente non riconosciuti dall'azienda.



Informatore Navale

Livorno

Seatrag, pace fatta tra lavoratori ed impresa

Nel quartier generale dell' AdSP è stato raggiunto un accordo sul rinnovo del contratto integrativo. Revocato l' ipotesi di sciopero e del blocco degli straordinari Pace fatta tra i lavoratori e la società Seatrag. Dopo i contrasti emersi nei mesi precedenti sul mancato rinnovo del contratto integrativo e dopo la proclamazione dello stato di agitazione, sospeso la settimana scorsa su richiesta della **autorità portuale** per lasciare spazio alle trattative, le parti hanno trovato oggi l' intesa su indennità, orari e turni di lavoro L' accordo, che ha portato alla revoca dell' ipotesi di sciopero e del blocco degli straordinari, è stato raggiunto stamani nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, sotto la regia del segretario generale dell' Ente, Matteo Paroli, che assieme al dirigente responsabile, Fabrizio Marilli e al suo staff, si è reso disponibile, su richiesta della società, nel ruolo di mediatore istituzionale, a tutela del regolare e ordinato funzionamento del lavoro in porto. Con l' accordo, i lavoratori dell' impresa **portuale** specializzata nella movimentazione dei traffici Ro/Ro, si vedono riconoscere alcune significative indennità di flessibilità. Inoltre, vengono introdotti alcuni meccanismi di garanzia sulle modalità di svolgimento dei turni: a rotazione, ai lavoratori polivalenti (che svolgono più attività oltre a quella del rallista) viene riconosciuta la possibilità di non lavorare di notte per una settimana al mese mentre a tutti gli altri viene riconosciuto, periodicamente, il diritto di apprendere con congruo preavviso quali turni effettueranno durante la settimana. Rientrano nel pacchetto dell' intesa anche i buoni pasto, precedentemente non riconosciuti dall' azienda. "È motivo di orgoglio e obiettiva gratificazione per il lavoro dei nostri Uffici registrare un altro importante risultato sulla via della pacificazione delle tensioni in porto" ha affermato Paroli. "L' efficienza di un porto si fonda anche sui corretti rapporti tra sindacato e azienda, e il clima di costruttiva collaborazione tra questi contribuisce sempre all' ottenimento di risultati che vanno a vantaggio dello sviluppo dei traffici e della intera comunità **portuale**". Pari soddisfazione hanno espresso le sigle sindacali Filt-Cgil; Fit-Cisl e Uil-Trasporti, che in questi mesi hanno preso parte ai vari tavoli di raffreddamento organizzati nel quartier generale dell' AdSP. "L' autorevole intervento dell' **Autorità Portuale**, assieme alla sinergia creatasi con le organizzazioni sindacali, ha fatto sì che si trovasse una sintesi" ha dichiarato il sindacalista Giuseppe Gucciardo. "Con l' intesa di oggi sono state individuate soluzioni concrete al problema del rinnovo del contratto integrativo e definite nuove condizioni di stabilità economica e professionale per i dipendenti di Seatrag. Ora spetta ai lavoratori giudicare la bontà dell' accordo" ha concluso. Anche il direttore generale di Seatrag, Massimiliano Ercoli, ha commentato positivamente l' esito del confronto: "Ringrazio



Informatore Navale

Livorno

l' AdSP per aver dato un pronto riscontro alla nostra richiesta" ha detto. "Un grazie anche all' Associazione di Assimpres che, nella persona di Federico Barbera, ci ha supportati in questa delicata trattativa andata poi a buon fine. Fondamentale, infine, è stato l' apporto del nostro consulente del lavoro, Mauro Marrucci, che ci aiutati nella buona riuscita della mediazione diretta alla conciliazione della controversia".

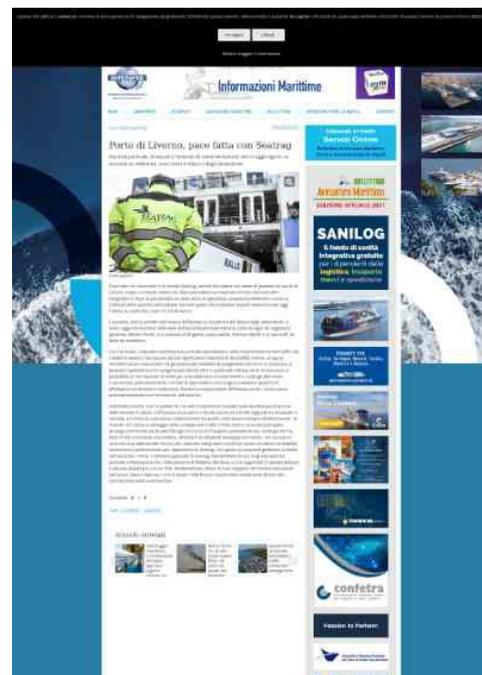
Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno, pace fatta con Seatrag

Autorità portuale, sindacati e l'azienda di movimentazione merci raggiungono un accordo su indennità, orari, turni e sblocco degli straordinari

Pace fatta tra i lavoratori e la società Seatrag, società che opera con mezzi di piazzale nel **porto** di **Livorno**. Dopo i contrasti emersi nei mesi precedenti sul mancato rinnovo del contratto integrativo e dopo la proclamazione dello stato di agitazione, sospeso la settimana scorsa su richiesta della autorità portuale per lasciare spazio alle trattative, le parti hanno trovato oggi l'intesa su indennità, orari e turni di lavoro. L'accordo, che ha portato alla revoca dell'ipotesi di sciopero e del blocco degli straordinari, è stato raggiunto stamani nella sede dell'Autorità portuale toscana, sotto la regia del segretario generale, Matteo Paroli, che assieme al dirigente responsabile, Fabrizio Marilli, e al suo staff, ha fatto da mediatore. Con l'accordo, i lavoratori dell'impresa portuale specializzata nella movimentazione dei traffici dei rotabili si vedono riconoscere alcune significative indennità di flessibilità. Inoltre, vengono introdotti alcuni meccanismi di garanzia sulle modalità di svolgimento dei turni: a rotazione, ai lavoratori polivalenti (che svolgono più attività oltre a quella del ralista) viene riconosciuta la possibilità di non lavorare di notte per una settimana al mese mentre a tutti gli altri viene riconosciuto, periodicamente, il diritto di apprendere con congruo preavviso quali turni effettueranno durante la settimana. Rientrano nel pacchetto dell'intesa anche i buoni pasto, precedentemente non riconosciuti dall'azienda. Soddisfatto Paroli, che ha parlato di «un altro importante risultato sulla via della pacificazione delle tensioni in **porto**. L'efficienza di un **porto** si fonda anche sui corretti rapporti tra sindacato e azienda, e il clima di costruttiva collaborazione tra questi contribuisce sempre all'ottenimento di risultati che vanno a vantaggio dello sviluppo dei traffici e della intera comunità portuale». Analogo commento anche per Filt-Cgil; Fit-Cisl e Uil-Trasporti, parlando di una «sinergia che ha fatto sì che si trovasse una sintesi», afferma il sindacalista Giuseppe Gucciardo, con «soluzioni concrete al problema del rinnovo del contratto integrativo e definite nuove condizioni di stabilità economica e professionale per i dipendenti di Seatrag. Ora spetta ai lavoratori giudicare la bontà dell'accordo». Infine, il direttore generale di Seatrag, Massimiliano Ercoli, ringrazia autorità portuale e Assimpres che, nella persona di Federico Barbera, «ci ha supportati in questa delicata trattativa andata poi a buon fine. Fondamentale, infine, è stato l'apporto del nostro consulente del lavoro, Mauro Marrucci, che ci aiutati nella buona riuscita della mediazione diretta alla conciliazione della controversia».



Controlli armi in porto

LIVORNO - Nell' ambito del progetto europeo finalizzato alla promozione di efficaci controlli all' esportazione di armi, l' Ufficio delle Dogane di **Livorno** ha accolto una delegazione tedesca del BAFA (Federal Office for Economic Affairs and Export Control) per una visita studio. La delegazione è stata ricevuta dal dirigente dell' ufficio delle Dogane di **Livorno** Giovanni Parisi che, dopo i convenevoli di benvenuto, ha delineato il ruolo della Dogana, soffermandosi in particolare sulle attività di controllo in ambito portuale. Sono stati quindi illustrati gli aspetti operativi riguardanti le procedure doganali su materiali di armamento. La visita è quindi proseguita in porto con una dimostrazione pratica di verifica fisica delle merci attraverso sistemi non intrusivi, come lo scanner e lo spettrometro a raggi X. La presentazione di alcuni casi di studio in relazione ai traffici ha completato il programma di visita che ha risposto alle aspettative della delegazione grazie anche al contributo dei funzionari del servizio antifrode e sdoganamento.



Le imprese della 'Blu Economy'

LIVORNO - La Camera di Commercio **Livorno**-Grosseto rinnova il suo impegno per l' approfondimento della Blue Economy nelle due province che, per la loro storia ed il loro presente, sono fortemente legate al mare, offrendo un' articolata analisi sugli ultimi dati a disposizione (dati 2019 per quanto riguarda valore aggiunto e numero occupati, dati 2020 per il numero delle imprese). Nelle province di Grosseto e **Livorno** alla fine del 2020 avevano sede 6.599 imprese blu. Nel 2019 risultavano occupate in questo settore 28mila persone; un potenziale che nello stesso anno ha generato direttamente circa 1,4 mld/ di valore aggiunto, a cui si aggiunge quanto prodotto dalle attività collegate a monte ed a valle e stimabile in circa 2,6 mld/, quasi il doppio di quello derivante direttamente dal settore. Quest' ultima cifra, sommata a quanto prodotto dalla Blue Economy in senso stretto, porta il valore aggiunto totale blu 2019 delle due province a superare i 4 miliardi di euro. Sono blu il 12,8% delle imprese complessivamente operanti a **Livorno** e l' 8,3% di quelle insediate a Grosseto. L' impatto sul tessuto economico è significativo considerato che a livello nazionale la percentuale si ferma al 3,4% (3,5% per la Toscana). Valutando il fenomeno in termini assoluti, **Livorno** con le sue 4.199 imprese blu risulta la provincia toscana con il più alto numero di imprese legate all' Economia del Mare, seguita da Lucca e subito dopo da Grosseto (2.400 imprese blu). Rispetto al 2019, nelle province di **Livorno** e Grosseto le imprese blu sono aumentate rispettivamente dell' 1,4% e dell' 1,3% mentre l' universo imprenditoriale non mostra la stessa enfasi evolutiva (**Livorno** +0,1% e Grosseto -0,1%). Il valore aggiunto prodotto nel 2019 dalle imprese blu ubicate nel territorio che va da Collesalveti a Capalbio, è stimato in circa 1,4 miliardi di euro ed è realizzato per il 70,4% a **Livorno** (993,8 mln/) e per il restante 29,6% a Grosseto (417,4 mln/). La ricchezza generata dalle attività legate al mare vale il 12,1% del valore aggiunto del totale economia di **Livorno** (in leggero aumento rispetto al 2018) e l' 8,2% di quella di Grosseto (dato stabile). Rispetto al 2018 l' andamento della ricchezza prodotta dalle imprese blu è da considerarsi soddisfacente e tendenzialmente migliore del risultato ottenuto dal sistema economico complessivo. Leggermente sotto tono il trend blu di **Livorno** (+0,9%), per quanto resti pur sempre migliore di quello riferito al totale economia (-0,6%). Al contempo le attività blu di Grosseto sembrano allineate al contesto generale e significativamente in crescita (+1,6% in entrambi i casi). La novità dell' anno in esame è costituita dall' analisi di alcuni dati provenienti dai bilanci depositati in CCIAA da cui si apprende che nel 2020 le imprese dell' Economia del Mare dell' area di interesse Maremma e Tirreno hanno realizzato Ricavi per vendite e prestazioni (Fatturato) per quasi



La Gazzetta Marittima

Livorno

2 miliardi di euro, l' 82% circa realizzati sul territorio livornese e per il restante 18% in Maremma. Rispetto al 2019 la Blue Economy livornese registra un calo del fatturato del 24,6%, circa 1 punto percentuale in più di quanto calcolato per la provincia grossetana. Tuttavia non solo la capacità dell' Economia del Mare di produrre profitto è risultata adeguata (Margine operativo lordo del 10%) nonostante le vicissitudini connesse all' emergenza sanitaria, ma si rileva altresì un (contenuto) miglioramento rispetto al 2019. Il confronto con la redditività del totale economia porta ad affermare la miglior performance delle imprese blu rispetto al contesto generale. In provincia di Livorno la redditività d' impresa generale nel 2020 è sotto il valore minimo accettabile ed in calo rispetto al 2019. Al contrario, la capacità delle imprese blu di generare profitto è migliore ed in aumento rispetto all' anno pre Covid. Nel territorio maremmano il contesto generale presenta livelli soddisfacenti della redditività 2020 soprattutto considerando il particolare anno cui i dati si riferiscono ed il miglioramento rispetto al 2019. Ciononostante l' economia blu riesce a fare ancor meglio: il MOL % anche in questo caso è superiore al 10% ed in crescita, ma anche più elevato, seppur di poco, rispetto al dato generale.

Punto Informazioni per croceristi

LIVORNO - È stato inaugurato 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 - 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.' 'Mi preme ringraziare l' Ufficio Turismo - ha aggiunto l' assessore al Turismo e Commercio Rocco Garufo - perché in questi tre anni ha messo in campo un lavoro notevole che porterà ad avere a Livorno a settembre la fiera per il turismo più importante che la Regione Toscana organizza: il By Tuscany. È necessario creare un sistema di relazioni che deve essere sempre più forte e sempre più connesso, che riesca ad auto organizzarsi'.



Seatrag, pace fatta tra lavoratori ed impresa

Nel quartier generale dell'AdSP, raggiunto un accordo sul rinnovo del contratto integrativo. Revocato lo sciopero e il blocco degli straordinari

Redazione

LIVORNO Pace fatta tra i lavoratori e la società Seatrag. Dopo i contrasti emersi nei mesi precedenti sul mancato rinnovo del contratto integrativo e dopo la proclamazione dello stato di agitazione, sospeso la settimana scorsa su richiesta della autorità portuale per lasciare spazio alle trattative, le parti hanno trovato oggi l'intesa su indennità, orari e turni di lavoro. L'accordo, che ha portato alla revoca dell'ipotesi di sciopero e del blocco degli straordinari, è stato raggiunto stamani nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, sotto la regia del segretario generale dell'Ente, Matteo Paroli, che assieme al dirigente responsabile, Fabrizio Marilli e al suo staff, si è reso disponibile, su richiesta della società, nel ruolo di mediatore istituzionale, a tutela del regolare e ordinato funzionamento del lavoro in porto. Con l'accordo, i lavoratori dell'impresa portuale specializzata nella movimentazione dei traffici Ro/Ro, si vedono riconoscere alcune significative indennità di flessibilità. Inoltre, vengono introdotti alcuni meccanismi di garanzia sulle modalità di svolgimento dei turni: a rotazione, ai lavoratori polivalenti (che svolgono più attività oltre a quella del rallista) viene riconosciuta la possibilità di non lavorare di notte per una settimana al mese mentre a tutti gli altri viene riconosciuto, periodicamente, il diritto di apprendere con congruo preavviso quali turni effettueranno durante la settimana. Rientrano nel pacchetto dell'intesa anche i buoni pasto, precedentemente non riconosciuti dall'azienda. È motivo di orgoglio e obiettiva gratificazione per il lavoro dei nostri Uffici registrare un altro importante risultato sulla via della pacificazione delle tensioni in porto ha affermato Paroli. L'efficienza di un porto si fonda anche sui corretti rapporti tra sindacato e azienda, e il clima di costruttiva collaborazione tra questi contribuisce sempre all'ottenimento di risultati che vanno a vantaggio dello sviluppo dei traffici e della intera comunità portuale. Pari soddisfazione hanno espresso le sigle sindacali Filt-Cgil; Fit-Cisl e Uil-Trasporti, che in questi mesi hanno preso parte ai vari tavoli di raffreddamento organizzati nel quartier generale dell'AdSP. L'autorevole intervento dell'Autorità Portuale, assieme alla sinergia creatasi con le organizzazioni sindacali, ha fatto sì che si trovasse una sintesi ha dichiarato il sindacalista Giuseppe Gucciardo. Con l'intesa di oggi sono state individuate soluzioni concrete al problema del rinnovo del contratto integrativo e definite nuove condizioni di stabilità economica e professionale per i dipendenti di Seatrag. Ora spetta ai lavoratori giudicare la bontà dell'accordo ha concluso. Anche il direttore generale di Seatrag, Massimiliano Ercoli, ha commentato positivamente l'esito del confronto: Ringrazio l'AdSP per aver dato un pronto riscontro alla nostra richiesta ha detto. Un grazie anche all'Associazione di Assimpres che, nella persona di Federico Barbera,



Messaggero Marittimo

Livorno

ci ha supportati in questa delicata trattativa andata poi a buon fine. Fondamentale, infine, è stato l'apporto del nostro consulente del lavoro, Mauro Marrucci, che ci aiutati nella buona riuscita della mediazione diretta alla conciliazione della controversia.

Seatrag, pace fatta con i lavoratori

di Redazione Port News

Pace fatta tra i lavoratori e la società Seatrag. Dopo i contrasti emersi nei mesi precedenti sul mancato rinnovo del contratto integrativo e dopo la proclamazione dello stato di agitazione, sospeso la settimana scorsa su richiesta della **autorità portuale** per lasciare spazio alle trattative, le parti hanno trovato oggi l' intesa su indennità, orari e turni di lavoro. L' accordo, che ha portato alla revoca dell' ipotesi di sciopero e del blocco degli straordinari, è stato raggiunto stamani nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno** Settentrionale, sotto la regia del segretario generale dell' Ente, Matteo Paroli, che assieme al dirigente responsabile, Fabrizio Marilli e al suo staff, si è reso disponibile, su richiesta della società, nel ruolo di mediatore istituzionale, a tutela del regolare e ordinato funzionamento del lavoro in porto. Con l' accordo, i lavoratori dell' impresa **portuale** specializzata nella movimentazione dei traffici Ro/Ro, si vedono riconoscere alcune significative indennità di flessibilità. Inoltre, vengono introdotti alcuni meccanismi di garanzia sulle modalità di svolgimento dei turni: a rotazione, ai lavoratori polivalenti (che svolgono più attività oltre a quella del rallista) viene riconosciuta la possibilità di non lavorare di notte per una settimana al mese mentre a tutti gli altri viene riconosciuto, periodicamente, il diritto di apprendere con congruo preavviso quali turni effettueranno durante la settimana. Rientrano nel pacchetto dell' intesa anche i buoni pasto, precedentemente non riconosciuti dall' azienda. "È motivo di orgoglio e obiettiva gratificazione per il lavoro dei nostri Uffici registrare un altro importante risultato sulla via della pacificazione delle tensioni in porto" ha affermato Paroli. "L' efficienza di un porto si fonda anche sui corretti rapporti tra sindacato e azienda, e il clima di costruttiva collaborazione tra questi contribuisce sempre all' ottenimento di risultati che vanno a vantaggio dello sviluppo dei traffici e della intera comunità **portuale**". Pari soddisfazione hanno espresso le sigle sindacali Filt-Cgil; Fit-Cisl e Uil-Trasporti, che in questi mesi hanno preso parte ai vari tavoli di raffreddamento organizzati nel quartier generale dell' AdSP. "L' autorevole intervento dell' **Autorità Portuale**, assieme alla sinergia creatasi con le organizzazioni sindacali, ha fatto sì che si trovasse una sintesi" ha dichiarato il sindacalista Giuseppe Gucciardo. "Con l' intesa di oggi sono state individuate soluzioni concrete al problema del rinnovo del contratto integrativo e definite nuove condizioni di stabilità economica e professionale per i dipendenti di Seatrag. Ora spetta ai lavoratori giudicare la bontà dell' accordo" ha concluso. Anche il direttore generale di Seatrag, Massimiliano Ercoli, ha commentato positivamente l' esito del confronto: "Ringrazio l' AdSP per aver dato un pronto riscontro alla nostra richiesta" ha detto. "Un grazie anche all' Associazione di Assimpres che, nella persona di Federico Barbera, ci ha supportati



Port News

Livorno

in questa delicata trattativa andata poi a buon fine. Fondamentale, infine, è stato l' apporto del nostro consulente del lavoro, Mauro Marrucci, che ci aiutati nella buona riuscita della mediazione diretta alla conciliazione della controversia".

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Toremar straordinari per l' Elba

PIOMBINO Sono stati ben 72 mila i passeggeri in arrivo e ingresso e più di 24 mila veicoli con l'isola d'Elba. È un traffico da bollino rosso quello che il **porto di Piombino** ha dovuto sostenere nel weekend, con l'Autorità di Sistema Portuale che ha dovuto fronteggiare un flusso costantemente in crescita di persone e auto al seguito. Si tratta di cifre importanti per questo scalo portuale sottolineano all'AdSP il cui bacino di evoluzione nelle ore diurne è risultato sempre trafficato e che in un solo giorno ha sfiorato il picco dei 10.250 passeggeri. L'AdSP si è così vista costretta a dispiegare in forze straordinarie il proprio personale della Direzione Sicurezza per monitorare costantemente la situazione ed evitare l'insorgere di particolari problemi di sicurezza a seguito dell'inevitabile congestionamento della rete viaria e delle banchine. E se l'estate piombinese risulta essere particolarmente trafficata, quella elbana non è da meno: considerato che il 94% del traffico in entrata e uscita da **Piombino** proviene o è diretto a Portoferraio (il restante 6%, infatti, ha come destinazione/origine la Sardegna e la Corsica), il principale scalo portuale dell'isola ha toccato nel weekend i 68mila passeggeri e quasi 23mila veicoli. Nella sola giornata di sabato sono transitati dai porti elbani 9.554 veicoli e ci sono stati 104 movimenti di traghetti tra arrivi e partenze. E da domenica è tornata operativa la Stelio Montomoli, il traghetto della Toremar che era fermo per manutenzione straordinaria. Analogamente sulla nave Toremar che collega giornalmente Livorno con l'isola di Capraia. Domenica al rientro dal week-end c'erano a bordo oltre 600 passeggeri.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Tragedia sulla vongolara, Lauro è morto sulla sua "Emilia": pochi secondi e la barca si è ribaltata. Non ha avuto il tempo di salvarsi

Con lui c'era Fabrizio Trinchera che è riuscito a tuffarsi in acqua ed è stato poi caricato da un peschereccio. Le indagini della procura dovranno fare luce sulle cause dell' incidente

FALCONARA - Il destino ha voluto che Lauro Mancini, la vittima 57enne dell'incidente sulla vongolara che ieri si è ribaltata nelle acque antistanti la raffineria Api , perdesse la vita proprio durante una delle sue amate battute di pesca. Non era uno sprovveduto ma un uomo di mare esperto, di quelli con l'acqua salata nelle vene. Famiglia di "Arcaroli", anche gli altri fratelli andavano per mare, abituati a manovrare barche. Eppure per uno strano scherzo del destino sono bastati sette secondi per far finire tutto. Le ipotesi sulla dinamica Lauro si trovava a bordo della vongolara "Emilia" di cui era armatore e con lui c'era un altro marittimo, Fabrizio Trinchera. Poi qualcosa è andato storto. La dinamica è ancora tutta da chiarire ma un' ipotesi plausibile porterebbe essere quella dell' incaglio della draga idraulica. Mancini, che si trovava nel frattempo nella cabina di comando, si sarebbe accorto del problema subito ma qualcosa sarebbe andato storto nelle operazioni successive: il verricello continuava ad andare e l'imbarcazione avrebbe iniziato a piegarsi per poi ribaltarsi del tutto in pochi secondi. Il compagno è riuscito a salvarsi buttandosi in mare mentre il 57enne anconetano non ha fatto in tempo ad evacuare dalla cabina rimanendo bloccato dentro. Vedendo l' Emilia da lontano e sentendo le grida di Fabrizio, le altre barche hanno lanciato immediatamente l' allarme via radio e hanno soccorso il naufrago sopravvissuto caricandolo a bordo. Sul posto nel giro di trenta minuti sono intervenuti gli uomini della Capitaneria di porto con la motovedetta Cp 861 e i sub dei vigili del fuoco. Sono stati loro a raggiungere il corpo privo di vita di Mancini che era rimasto bloccato nella cabina di comando, lo hanno imbragato e trasportato in banchina al porto di Ancona a disposizione dell' autorità giudiziaria. Il pm Serena Bizzarri sta indagando sulla vicenda per fare luce su tutti gli aspetti di questa vicenda. Tante sono le domande a cui dare una risposta. Forse la barca, per motivi da chiarire, si è incagliata in uno scoglio, un tubo sottomarino della raffineria o su un cavo che ne avrebbe provocato il ribaltamento. Inoltre verranno svolti ulteriori accertamenti per capire se a bordo ci fosse anche una terza persona. Al momento, infatti, la versione ufficiale della Capitaneria di porto è che sulla vongolara fossero due i marittimi imbarcati. Intanto questa mattina un pontone deve caricare la vongolara semi affondata per portarla in darsena. Infatti, dopo l' incidente, ha iniziato a sversare in mare il carburante. Attualmente è posta sotto sequestro e sarà anche da verificare che non ci siano falle nello scafo. Il dolore dei pescatori E' passato solo un mese dal naufragio della Franco P , il rimorchiatore affondato a largo della costa pugliese e già ecco che la comunità dei pescatori deve piangere un altro morto. Il presidente del consorzio Co.ge.vo di Ancona Domenico Lepretti ricorda come



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il 47enne anconetano «fosse uno statuto all' interno del consorzio». Lui «c' è stato fin dal primo giorno. Ci teneva particolarmente e se sono presidente è grazie a lui. Amava questo lavoro e, nonostante le difficoltà, dava sempre il meglio». Dolore e commozione anche nel mondo delle istituzioni. Oltre al sindaco Mancinelli e l' assessore al **Porto** Ida Simonella, anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, ci tiene ad esprimere il suo rammarico: «Siamo profondamente addolorati per quanto è successo nella notte, uno stato che condividiamo con tutta la comunità portuale. Ringrazio le persone che per prime sono intervenute sul luogo dell' incidente per prestare soccorso, la Capitaneria di **porto** e i Vigili del fuoco, una presenza rassicurante con la loro altissima professionalità, insieme a quella di tutte le forze dell' ordine operative in **porto**, per tutti coloro che lavorano in mare». Un pensiero arriva anche dal sottosegretario alle Politiche agricole con delega alla pesca, Francesco Battistoni. «Mi auguro che in tempi brevi si riesca a far luce sulla disgrazia avvenuta, per capire cosa sia successo e il perché di una simile tragedia. Voglio altresì esprimere la mia vicinanza alle marinerie anconetane per la perdita del loro collega e amico, e ringraziare i soccorritori».

Assotir pronta a discutere con le istituzioni. Loffarelli sottolinea l'urgenza di dare risposte concrete in termini di vivibilità e sicurezza

Mezzi fermi sull' Aurelia: serve un' area attrezzata

CIVITAVECCHIA - Tir in fila lungo l' Aurelia nord, di fronte al centro commerciale la Scaglia, in direzione Tarquinia. Una fotografia quasi quotidiana, con i mezzi in sosta per ore sulla strada, e con conseguenze immaginabili sotto ogni punto di vista: decoro e sicurezza in particolare. Il pungo duro promesso dal Comune, che ha chiesto più controlli alla Polizia locale, con gli agenti che avrebbero già elevato sanzioni, e la pulizia una tantum da parte di Csp non sono però la soluzione al problema. Almeno concretamente. Un palliativo, che non va ad intervenire sul problema, reale, che esiste da tempo ormai, mai preso in considerazione. «Un problema che va affrontato, perché è impossibile questo tipo di situazione - ha confermato Patrizio Loffarelli, responsabile del Lazio e dello sviluppo territoriale di Assotir - una città portuale come Civitavecchia non può prescindere dall' avere un' area attrezzata per la breve e lunga sosta. Questa città sembra non avere ancora una progettualità legata alle attività portuali». In realtà, all' interno dello scalo, con l' Adsp, è iniziato già un percorso incentrato sulla vita del trasportatore, per garantire risposte corrette e funzionali, in termini di vivibilità, al personale viaggiante. «Ma fuori è una giungla» ha tuonato Loffarelli. E sanzionare soltanto, con il rischio che ci si sposti solo di qualche chilometro, non sembra essere la risposta giusta. L' unica realtà nel Lazio adeguata si trova a Colleferro, con il 'Truck village' che ospita ristorante, hotel, docce e servizi igienici, aree comuni per lo svago, ampio parcheggio e distributore. «Una cosa simile garantirebbe occupazione, un servizio per chi tutti i giorni trasporta merce su strada, e valore aggiunto per porto e città - ha aggiunto Loffarelli - serve un progetto serio e condiviso, iniziamo a discutere con Comune e Adsp; ce lo chiede l' Europa, che mette a disposizione anche dei finanziamenti adeguati. Civitavecchia, con il suo porto, è un punto nevralgico: e se il trasporto è un anello fondamentale della logistica, sulla quale si vuole puntare, serve una maggiore attenzione per il settore». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Darsena traghetti, via libera al procedimento per la concessione delle banchine

Il presidente dell' Adsp Musolino: "Atto storico per il porto di Civitavecchia, che avvia il percorso previsto nel piano strategico ed improntato alla ratio della Legge 84/94". Approvata anche una variazione di bilancio per finanziare il piano dei dragaggi

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta ieri pomeriggio la seduta del Comitato di Gestione dell' **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' **AdSP** e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto, il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia C.V. Filippo Marini. Numerose le delibere di rilievo strategico approvate dal Comitato, tutte all' unanimità, a partire dall' atto relativo all' avvio del procedimento per la concessione delle banchine 27,28,29,30 e dei piazzali retrostanti . "Mi sia consentito di affermare - dichiara il presidente Musolino - che si tratta di un atto storico per il porto di Civitavecchia che ancora oggi è tra gli scali con più banchine pubbliche in assoluto e per il quale si apre un percorso improntato alla ratio della legge 84/94, che consentirà all' **Adsp** di distaccarsi da un modello di gestione che finora era stato fin troppo simile a quello del Consorzio Autonomo del Porto, con lo svantaggio evidente di dover da un lato sopportare maggiori oneri per la manutenzione delle banchine e delle aree pubbliche e dall' altro di poter contare su minori entrate correnti derivanti dai canoni delle concessioni. È stato svolto un lavoro importante in pochissimo tempo, passando dall' approvazione del piano strategico al disciplinare dell' evidenza pubblica per la concessione delle banchine della darsena traghetti, dalla 27 alla 30. Di questo ringrazio tutta la struttura, a partire dal Segretario Generale. La conclusione di questo procedimento ci consentirà di fare un autentico salto di qualità in un ambito, quello del ro-ro, in cui siamo tradizionalmente forti. Posso garantire che sarà redatta una concessione con adeguate forme di controllo sul piano industriale del concessionario, con tutte le accortezze necessarie, nel momento genetico della concessione, a garantire l' interesse pubblico". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato la terza nota di variazione per l' esercizio finanziario 2022 : con 4.683.000 euro, provenienti dai ristori per il Covid, che consentiranno l' attivazione del piano dei dragaggi per il porto di Civitavecchia. Parere favorevole anche per l' adozione dell' Adeguamento Tecnico Funzionale per l' apertura della bocca a sud del porto . È stato poi approvato il documento di prima revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2021-23 , che evidenzia "come già nella prima annualità siano stati avviati - commenta Musolino - numerosi interventi previsti nel POT, con un grado di avanzamento dei procedimenti molto soddisfacente". È stato inoltre aggiornato il piano triennale



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

delle opere allegato al bilancio di previsione 2022 ed è stato illustrato il PIAO, Piano Integrato di Attività e Organizzazione. Infine, tra gli altri atti all' ordine del giorno, è stata deliberata l' integrazione all' erogazione della seconda tranche di 4.744.000 euro del prestito BEI per l' intervento di riorganizzazione del sistema ferro nel porto di Civitavecchia, nell' ambito del progetto "Fast Track to Sea".

Mezzi pesanti alla Scaglia, Giammusso si fa promotore di un tavolo

CIVITAVECCHIA - Il consigliere comunale della Lega Antonio Giammusso ha deciso di farsi promotore di un tavolo per andare a risolvere la questione legata alla sosta selvaggia dei mezzi pesanti sull' Aurelia, di fronte al centro commerciale La Scaglia. Le segnalazioni si moltiplicano e anche la stessa categoria Assotir, attraverso il rappresentante Patrizio Loffarelli, ha sottolineato la necessità di dare una risposta concreta, attraverso la creazione sul territorio di Civitavecchia di un' area di sosta attrezzata, come quella già presente ad esempio a Colleferro. Un' area oggi più che mai necessaria in una città che vanta un **porto** internazionale. «Il tema gode dell' attenzione della politica cittadina - ha spiegato Giammusso - ho personalmente preso contatti con Assotir, trovando nel corso di un cordiale colloquio con il presidente Patrizio Loffarelli la disponibilità ad un confronto. Mi faccio pertanto promotore di un tavolo che dovrà coinvolgere tutti gli attori della questione: dobbiamo innanzitutto fare in modo che la sicurezza degli autotrasportatori e di tutti gli utenti della strada sia garantita». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS: Via libera al procedimento per la concessione delle banchine della nuova darsena traghetti

Resoconto della seduta del Comitato di Gestione. Musolino: "Atto storico per il porto di Civitavecchia, che avvia il percorso previsto nel piano strategico ed improntato alla ratio della Legge 84/94". Approvata anche una variazione di bilancio per finanziare il piano dei dragaggi

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta ieri pomeriggio la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto, il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** C.V. Filippo Marini. Numerose le delibere di rilievo strategico approvate dal Comitato, tutte all' unanimità, a partire dall' atto relativo all' avvio del procedimento per la concessione delle banchine 27,28,29,30 e dei piazzali retrostanti. "Mi sia consentito di affermare - dichiara il presidente Musolino - che si tratta di un atto storico per il **porto** di **Civitavecchia** che ancora oggi è tra gli scali con più banchine pubbliche in assoluto e per il quale si apre un percorso improntato alla ratio della legge 84/94, che consentirà all' Adsp di distaccarsi da un modello di gestione che finora era stato fin troppo simile a quello del Consorzio Autonomo del **Porto**, con lo svantaggio evidente di dover da un lato sopportare maggiori oneri per la manutenzione delle banchine e delle aree pubbliche e dall' altro di poter contare su minori entrate correnti derivanti dai canoni delle concessioni. E' stato svolto un lavoro importante in pochissimo tempo, passando dall' approvazione del piano strategico al disciplinare dell' evidenza pubblica per la concessione delle banchine della darsena traghetti, dalla 27 alla 30. Di questo ringrazio tutta la struttura, a partire dal Segretario Generale. La conclusione di questo procedimento ci consentirà di fare un autentico salto di qualità in un ambito, quello del ro-ro, in cui siamo tradizionalmente forti. Posso garantire che sarà redatta una concessione con adeguate forme di controllo sul piano industriale del concessionario, con tutte le accortezze necessarie, nel momento genetico della concessione, a garantire l' interesse pubblico". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato la terza nota di variazione per l' esercizio finanziario 2022: con 4.683.000 euro, provenienti dai ristori per il Covid, che consentiranno l' attivazione del piano dei dragaggi per il **porto** di **Civitavecchia**. Parere favorevole anche per l' adozione dell' Adeguamento Tecnico Funzionale per l' apertura della bocca a sud del **porto**. E' stato poi approvato il documento di prima revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2021-23, che evidenzia "come già nella prima annualità siano stati avviati - commenta Musolino - numerosi interventi previsti nel POT, con un grado di avanzamento dei procedimenti molto soddisfacente". E' stato inoltre aggiornato



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

il piano triennale delle opere allegato al bilancio di previsione 2022 ed è stato illustrato il PIAO, Piano Integrato di Attività e Organizzazione. Infine, tra gli altri atti all' ordine del giorno, è stata deliberata l' integrazione all' erogazione della seconda tranche di 4.744.000 euro del prestito BEI per l' intervento di riorganizzazione del sistema ferro nel porto di Civitavecchia, nell' ambito del progetto "Fast Track to Sea".

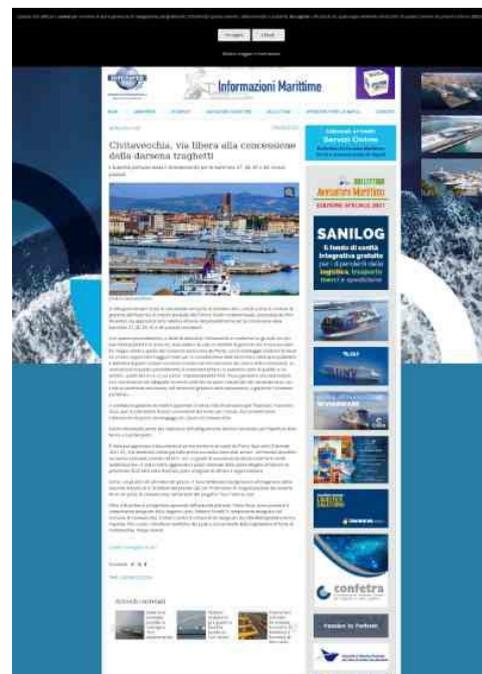
Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, via libera alla concessione della darsena traghetti

L' autorità portuale avvia il procedimento per le banchine 27, 28, 29 e 30, inclusi piazzali

Si allargano sempre di più le concessioni nel **porto** di **Civitavecchia**. Lunedì scorso il comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, presieduta da Pino Musolino, ha approvato l' atto relativo all' avvio del procedimento per la concessione delle banchine 27, 28, 29, 30 e dei piazzali retrostanti. Con questo provvedimento, a detto di Musolino, **Civitavecchia** si conferma tra gli scali con più banchine pubbliche in assoluto, staccandosi da «da un modello di gestione che finora era stato fin troppo simile a quello del Consorzio Autonomo del **Porto**, con lo svantaggio evidente di dover da un lato sopportare maggiori oneri per la manutenzione delle banchine e delle aree pubbliche e dall' altro di poter contare su minori entrate correnti derivanti dai canoni delle concessioni. La conclusione di questo procedimento ci consentirà di fare un autentico salto di qualità in un ambito, quello del ro-ro, in cui siamo tradizionalmente forti. Posso garantire che sarà redatta una concessione con adeguate forme di controllo sul piano industriale del concessionario, con tutte le accortezze necessarie, nel momento genetico della concessione, a garantire l' interesse pubblico». Il comitato di gestione ha inoltre approvato la terza nota di variazione per l' esercizio finanziario 2022, pari a 4,68 milioni di euro, provenienti dai ristori per il covid, che consentiranno l' attivazione del piano dei dragaggi per il **porto** di **Civitavecchia**. Parere favorevole anche per l' adozione dell' adeguamento tecnico funzionale per l' apertura della bocca a Sud del **porto**. È stato poi approvato il documento di prima revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2021-23, che evidenzia «come già nella prima annualità siano stati avviati - commenta Musolino - numerosi interventi previsti nel POT, con un grado di avanzamento dei procedimenti molto soddisfacente». È stato inoltre aggiornato il piano triennale delle opere allegato al bilancio di previsione 2022 ed è stato illustrato piano integrato di attività e organizzazione. Infine, tra gli altri atti all' ordine del giorno, è stata deliberata l' integrazione all' erogazione della seconda tranche di 4,74 milioni del prestito BEI per l' intervento di riorganizzazione del sistema ferro nel **porto** di **Civitavecchia**, nell' ambito del progetto "Fast Track to Sea". Oltre a Musolino e al segretario generale dell' autorità portuale, Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli; il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Emiliano Scotti; il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto, il direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, Filippo Marini.



Bitume sbarca a Civitavecchia

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, ha visto la settimana scorsa l' arrivo della prima nave alla banchina 24. La Iver Ambassador, proveniente dalla Turchia, ha scaricato 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 ha lavorato per settimane per tutte le autorizzazioni legge. Il nuovo traffico prevede, in questa prima fase, l' arrivo di una nave al mese (poi diventeranno due). Particolarmente soddisfatto il presidente dell' AdSP Pino Musolino, che 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 e per realizzare quanto previsto dal PNRR'.



Civitavecchia, via libera per la concessione delle banchine della nuova darsena traghetti

Redazione Seareporter.it

Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto, il Direttore Marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia C.V. Filippo Marini. Numerose le delibere di rilievo strategico approvate dal Comitato, tutte all' unanimità, a partire dall' atto relativo all' avvio del procedimento per la concessione delle banchine 27,28,29,30 e dei piazzali retrostanti. "Mi sia consentito di affermare - dichiara il presidente Musolino - che si tratta di un atto storico per il porto di Civitavecchia che ancora oggi è tra gli scali con più banchine pubbliche in assoluto e per il quale si apre un percorso improntato alla ratio della legge 84/94, che consentirà all' Adsp di distaccarsi da un modello di gestione che finora era stato fin troppo simile a quello del Consorzio Autonomo del Porto, con lo svantaggio evidente di dover da un lato sopportare maggiori oneri per la manutenzione delle banchine e delle aree pubbliche e dall' altro di poter contare su minori entrate correnti derivanti dai canoni delle concessioni. E' stato svolto un lavoro importante in pochissimo tempo, passando dall' approvazione del piano strategico al disciplinare dell' evidenza pubblica per la concessione delle banchine della darsena traghetti, dalla 27 alla 30. Di questo ringrazio tutta la struttura, a partire dal Segretario Generale. La conclusione di questo procedimento ci consentirà di fare un autentico salto di qualità in un ambito, quello del ro-ro, in cui siamo tradizionalmente forti. Posso garantire che sarà redatta una concessione con adeguate forme di controllo sul piano industriale del concessionario, con tutte le accortezze necessarie, nel momento genetico della concessione, a garantire l' interesse pubblico". Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato la terza nota di variazione per l' esercizio finanziario 2022: con 4.683.000 euro, provenienti dai ristori per il Covid, che consentiranno l' attivazione del piano dei dragaggi per il porto di Civitavecchia. Parere favorevole anche per l' adozione dell' Adeguamento Tecnico Funzionale per l' apertura della bocca a sud del porto. Inoltre è stato poi approvato il documento di prima revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2021-23 , che evidenzia "come già nella prima annualità siano stati avviati - commenta Musolino - numerosi interventi previsti nel POT, con un grado di avanzamento dei procedimenti molto soddisfacente". E' stato inoltre aggiornato il piano triennale delle opere allegato al bilancio di previsione 2022 ed è stato illustrato il PIAO, Piano Integrato di Attività e Organizzazione. Infine, tra gli altri atti all' ordine del giorno, è stata deliberata l' integrazione all' erogazione della seconda tranche di 4.744.000 euro del prestito BEI per l' intervento di riorganizzazione del sistema



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ferro nel porto di Civitavecchia, nell'ambito del progetto "Fast Track to Sea".

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Al via a Gaeta la gara per il rimorchio: concessione da 30,5 Mln in 15 anni

La procedura, ristretta, scadrà il prossimo 22 agosto

Ha preso finalmente il via a **Gaeta** la gara per individuare il nuovo concessionario del servizio di rimorchio portuale. I principali paletti erano già stati fissati in una delibera a contrarre con la quale la locale Capitaneria di Porto aveva dato inizio all' intero procedimento, la quale aveva stabilito che l' iter prenderà la forma di una procedura ristretta con un importo a base di gara di 30,573 milioni per lo svolgimento del servizio nell' arco di 15 anni. Stando alla stessa delibera, il servizio dovrà inoltre essere effettuato attraverso l' impiego di 2 rimorchiatori di prima linea (di cui uno 'in servizio 24 ore, con reperibilità in 30 minuti', e l' altro 'con reperibilità in 4 ore') e un ulteriore mezzo di seconda linea, da utilizzare in sostituzione dei primi due o per 'sopperire eventuali picchi di traffico'. La determina precisava inoltre che l' ambito territoriale all' interno del quale il servizio dovrà essere svolto 'comprende la rada di **Gaeta** ed i suoi approdi, all' interno della linea idealmente congiungente Punta Stendardo - Monte d' Argento (Scauri)'. Il bando di gara stabilisce ora che le offerte potranno essere presentate entro il prossimo 22 agosto. A oggi titolare della concessione (già scaduta, ma prorogata l' ultima volta lo scorso dicembre) nello scalo laziale è Rimorchiatori Napoletani, attiva anche nei porti di Napoli e Taranto nonché a Bari dove la analoga gara, avviata lo scorso marzo, è ora in fase di aggiudicazione . F.M.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

A gara le concessioni per la nuova darsena traghetti a Civitavecchia

Le banchine dalla 27 alla 30 saranno quelle contese per ospitare traffici ro-ro e ro-pax

A **Civitavecchia** si è appena tenuta la seduta di un Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale con numerose delibere 'di rilievo strategico approvate dal Comitato, tutte all' unanimità, a partire dall' atto relativo all' avvio del procedimento per la concessione delle banchine 27, 28, 29, 30 e dei piazzali retrostanti'. 'Mi sia consentito di affermare - ha dichiarato il presidente Musolino - che si tratta di un atto storico per il **porto** di **Civitavecchia** che ancora oggi è tra gli scali con più banchine pubbliche in assoluto e per il quale si apre un percorso improntato alla ratio della legge 84/94, che consentirà all' Adsp di distaccarsi da un modello di gestione che finora era stato fin troppo simile a quello del Consorzio Autonomo del **Porto**, con lo svantaggio evidente di dover da un lato sopportare maggiori oneri per la manutenzione delle banchine e delle aree pubbliche e dall' altro di poter contare su minori entrate correnti derivanti dai canoni delle concessioni'. Dalla port authority è stato sottolineato 'l' importante lavoro svolto in pochissimo tempo, passando dall' approvazione del piano strategico al disciplinare dell' evidenza pubblica per la concessione delle banchine della darsena traghetti, dalla 27 alla 30. La conclusione di questo procedimento ci consentirà di fare un autentico salto di qualità in un ambito, quello del ro-ro, in cui siamo tradizionalmente forti'. Musolino ha aggiunto: 'Posso garantire che sarà redatta una concessione con adeguate forme di controllo sul piano industriale del concessionario, con tutte le accortezze necessarie, nel momento genetico della concessione, a garantire l' interesse pubblico'. Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato la terza nota di variazione per l' esercizio finanziario 2022: con 4.683.000 euro, provenienti dai ristori per il Covid, che consentiranno l' attivazione del piano dei dragaggi per il **porto** di **Civitavecchia**. Parere favorevole anche per l' adozione dell' Adeguamento Tecnico Funzionale per l' apertura della bocca a sud del **porto**. Tra gli altri atti all' ordine del giorno è stata deliberata l' integrazione all' erogazione della seconda tranche di 4.744.000 euro del prestito Bei per l' intervento di riorganizzazione del sistema ferro nel **porto** di **Civitavecchia**, nell' ambito del progetto 'Fast Track to Sea'.



Informatore Navale

Napoli

IL GRUPPO GRIMALDI PRENDE IN CONSEGNA LA "ECO MEDITERRANEA"

È la decima nave ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G

È stata consegnata questa mattina dal cantiere cinese Jinling di Nanjing la Eco Mediterranea , la decima di una commessa di 12 navi della classe Grimaldi Green 5 th Generation (GG5G) , che comprende le più grandi ed ecofriendly unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio

Napoli, 28 giugno 2022 - La Eco Mediterranea batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di unità rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Inoltre, grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, a parità di velocità la Eco Mediterranea consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, dimezzando così le emissioni di CO

2 per unità trasportata. In più, mentre la nave è ferma in banchina si raggiunge l'obiettivo "Zero emission in port": durante le operazioni portuali, la Eco Mediterranea utilizza infatti l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. " Operare navi moderne ed ecologiche significa accelerare la transizione ecologica in un settore chiave per l'economia globale come quello del trasporto di merci ", ha dichiarato Emanuele Grimaldi , Amministratore Delegato della compagnia armatoriale partenopea. " La Eco Mediterranea è destinata ad operare nel Mare Nostrum, un bacino cruciale per i traffici nazionali ed internazionali che serviamo con una flotta sempre più grande, giovane e green ".



Informatore Navale

Napoli

LA STAZIONE ANTON DOHRN INAUGURA LA PRIMA SEDE IN ITALIA DEDICATA ALLE BIOTECNOLOGIE MARINE ECOSOSTENIBILI

La struttura, ex sede dell' Asl, collocata all' interno del porticciolo del Molosiglio è stata oggetto di un importante intervento di riqualificazione. Oggi il taglio del nastro alla presenza del Presidente della SZN Roberto Danovaro, dell' Assessore regionale alla Ricerca, Innovazione e Startup Valeria Fascione e del Sindaco di Napoli Gaetano Manfredi

NAPOLI, 28 giugno 2022. La Stazione Zoologica Anton Dohrn inaugura la nuova sede del Dipartimento di Biotecnologie Marine Ecosostenibili in via Ammiraglio Acton 55, all' interno della darsena del Molosiglio di **Napoli**. Si tratta della prima struttura nel panorama nazionale interamente dedicata alle biotecnologie marine volte ad un approccio eco-sostenibile. L' edificio, ex sede dell' ASL, torna a nuova vita a seguito di un' importante opera di riqualificazione e rifunzionalizzazione. Il taglio del nastro si è tenuto oggi, 28 giugno 2022, alla presenza del Presidente SZN Roberto Danovaro , dell' Assessore regionale alla Ricerca, Innovazione e Startup Valeria Fascione e del Sindaco di **Napoli** Gaetano Manfredi . Questa nuova realtà si avvale delle competenze interdisciplinari di ricercatori di alta formazione nei settori delle Biotecnologie marine, della Biologia, Ecologia, Chimica e Biochimica marina. La sede potrà avvalersi dei campioni di organismi marini prelevati dal Dipartimento di Infrastrutture di ricerca per le risorse biologiche marine - RIMAR. Al suo interno, in particolare, si trovano 18 laboratori dotati di attrezzature all' avanguardia in diversi ambiti applicativi all' interno dei quali lavorano circa 50 ricercatori della Stazione Zoologica e sarà uno spazio di co-working aperto al pubblico e alle iniziative di interesse territoriale del Comune di **Napoli**. "Siamo grati al Comune di **Napoli** per il supporto fornito nella riqualificazione di questo centro che ha come obiettivo quello di rilanciare l' importanza delle biotecnologie marine nel quadro del PNRR." - afferma Roberto Danovaro, Presidente della Stazione Zoologica Anton Dohrn. "All' inaugurazione - continua- sono stati presentati anche i primi risultati del progetto ADVISE, finanziato dalla Regione Campania, che sta identificando vaccini antitumorali e molecole di interesse farmacologico per la cura dei tumori." "Gli organismi marini - conclude il Presidente - sono il più grande tesoro, in gran parte ancora inesplorato, per l' individuazione di molecole e prodotti utili a curare malattie, migliorare la nostra nutrizione, la cura del corpo e a risanare l' inquinamento ambientale. L' auspicio è che questa struttura possa rilanciare il ruolo del nostro Paese in un settore, quello delle biotecnologie marine, ancora troppo poco sviluppato rispetto alle potenzialità offerta dalla ricchissima biodiversità dei nostri mari." LA STRUTTURA L' edificio è stato oggetto di un importante intervento di recupero progettato dalla SZN che ha convertito la struttura ex ASL a centro di ricerca con laboratori all' avanguardia dedicati alla biotecnologia marina ecosostenibile. Si articola su tre piani per una dimensione complessiva di circa 1.400 mq. Al suo interno, in particolare,



Informatore Navale

Napoli

ci sono circa 400mq di ambienti dedicati alla ricerca, 350mq dedicati ad uffici, una sala polifunzionale di 60mq, una corte interna di 150mq, un terrazzo di 200mq.

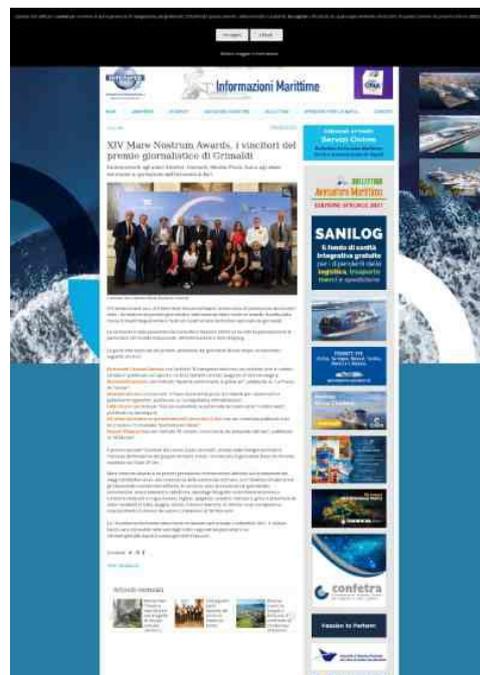
Informazioni Marittime

Napoli

XIV Mare Nostrum Awards, i vincitori del premio giornalistico di Grimaldi

Riconoscimenti agli autori Sánchez, Hannachi, Minella, Pozzo, Ruize agli allievi del master in giornalismo dell'Università di Bari

Si è tenuta lunedì sera, al Grand Hotel Vesuvio di **Napoli**, la cerimonia di premiazione dei vincitori della 14a edizione del premio giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum e patrocinato dall'ordine nazionale dei giornalisti. La cerimonia è stata presentata dal conduttore Massimo Giletti ed ha visto la partecipazione di personalità del mondo istituzionale, dell'informazione e dello shipping. La giuria internazionale del premio, presieduta dal giornalista Bruno Vespa, ha decretato i seguenti vincitori: Bartolomé Cánovas Sánchez con l'articolo "El transporte marítimo una solución ante el cambio climático" pubblicato sul report n.12/2022 dell'IEEE (Istituto Spagnolo di Studi Strategici); Mohamed Hannachi con l'articolo "Après le confinement, le grand air", pubblicato su "La Presse de Tunisie"; Massimo Minella con l'articolo "Il Piano Marshall dei porti: 4,5 miliardi per trasformarli in piattaforme logistiche", pubblicato su "La Repubblica Affari&Finanza"; Fabio Pozzo con l'articolo "Navi più sostenibili, le autostrade del mare come "corridoi verdi", pubblicato su lastampa.it; Gli allievi del master in giornalismo dell'Università di Bari con vari contributi pubblicati sulla loro rivista e TV chiamata "Mediterraneo News"; Raquel Villaécija Ruiz con l'articolo "El renacer comercial de las autopistas del mar", pubblicato su "El Mundo". Il premio speciale "Cavaliere del Lavoro Guido Grimaldi", istituito dalla famiglia Grimaldi in memoria del fondatore del gruppo Grimaldi, è stato riconosciuto al giornalista Raoul de Forcade, redattore de Il Sole 24 Ore. Mare Nostrum Awards è un premio giornalistico internazionale dedicato alla promozione dei viaggi nel Mediterraneo, alla conoscenza delle autostrade del mare, con l'obiettivo di valorizzare gli interscambi commerciali nell'area. Al concorso sono ammessi servizi giornalistici, documentari, servizi televisivi e radiofonici, reportage fotografici ed inchieste economico-turistiche realizzati in lingua italiana, inglese, spagnola, catalana, francese o greca e presentati da autori residenti in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco. Ai vincitori sarà corrisposto un riconoscimento in denaro del valore complessivo di 50 mila euro. La 15a edizione del Premio Mare Nostrum Awards sarà lanciata a settembre 2022. Il relativo bando sarà visionabile nelle sedi degli ordini regionali dei giornalisti e sui siti www.grimaldi.napoli.it e www.grimaldi-lines.com.



Grimaldi prende in consegna la nave green Eco Mediterranea

La nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato

Redazione

Napoli - È stata consegnata questa mattina dal cantiere cinese Jinling di Nanjing la Eco Mediterranea , la decima di una commessa di 12 navi della classe Grimaldi Green 5 th Generation (GG5G) , che comprende le più grandi ed ecofriendly unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio. La Eco Mediterranea batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di unità rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Inoltre, grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, a parità di velocità la Eco Mediterranea consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, dimezzando così le emissioni di CO2 per unità trasportata. In più, mentre la nave è ferma in banchina si raggiunge l'obiettivo 'Zero emission in port': durante le operazioni portuali, la Eco Mediterranea utilizza infatti l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. ' Operare navi moderne ed ecologiche significa accelerare la transizione ecologica in un settore chiave per l'economia globale come quello del trasporto di merci ', ha dichiarato Emanuele Grimaldi , Amministratore Delegato della compagnia armatoriale partenopea. ' La Eco Mediterranea è destinata ad operare nel Mare Nostrum, un bacino cruciale per i traffici nazionali ed internazionali che serviamo con una flotta sempre più grande, giovane e green '.



Shipping Italy

Napoli

Problemi all' esordio per il Santa Lucia di Nlg alle Tremiti

La nuova nave che dovrebbe sostituire Isola di Capraia ha mostrato problemi alla rampa di accesso per caricare mezzi commerciali

Atteso da mesi , l' esordio del Santa Lucia fra Termoli e le Isole Tremiti non è andato come si sperava. Come mostrano i video caricati su Facebook da alcune persone che osservavano dalla costa, infatti, ci sono stati alcuni problemi con le prove della nave con cui Navigazione Libera del Golfo dovrebbe sostituire Capraia, che, dopo aver registrato alcune difficoltà all' ormeggio, alla partenza ha emesso una grande nube di fumo nero. Nessun incidente, ma dalla compagnia guidata da Maurizio Aponte menzionano un problema 'alla rampa di accesso. Per il ripristino l' unità verrà a breve trasferita a **Napoli**, speriamo a breve di iniziare l' attività programmata'. Il traghetto veloce è stato acquistato e refittato recentemente dalla compagnia partenopea. L' episodio ha però suscitato più d' una perplessità. 'Durante le prove sull' isola di San Nicola si è chiaramente manifestata l' inadeguatezza della nave Santa Lucia - ha dichiarato a Il Sipontino - il capitano di lungo corso Giovanni Calabrese. 'Il tempo di manovra è di circa 20 minuti con condizioni meteomarine ottime e assenza di vento; l' apertura del portellone richiede altri 20 minuti per un totale di 40 minuti impedendo ogni altro tipo di manovra nel porto. Sono stati necessari 3 tentativi per lo sbarco di un autocarro del peso di 7 ton per una lunghezza di 7 metri, ma il mezzo per il trasporto dei rifiuti pesa 30 ton per una lunghezza di 9 metri. Ma la cosa che mi fa più paura è la potenza degli idrojet di propulsione del catamarano che creano un moto ondoso dannoso per il fondale, ma soprattutto sarà palesemente causa di erosione della banchina!' Preoccupazione anche da parte del sindaco isolano Peppino Calabrese: 'Ci rendiamo conto quello che sta succedendo, l' inquinamento che causa questa nave in un' area marina protetta? Dov' è il Parco del Gargano? La nave deve essere immediatamente sostituita, il mezzo è inadatto per le banchine dell' isola, i camion fanno fatica ad entrare e uscire dalla nave. Intervenga subito il Ministero e la stessa Regione Puglia che sovvenziona con fior di quattrini la compagnia napoletana'. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



La Puglia avvia il percorso per la sua strategia 'Blu 2030'

Approvato dalla Giunta regionale il piano di lavoro per la redazione della strategia di sviluppo dell' economia blu pugliese.

La Puglia mira a redigere la sua strategia blu per il prossimo decennio e rispondere così alla grande sfida dell' economia del **mare**. La Giunta regionale ha approvato il piano di lavoro per l' elaborazione del documento di strategia che intende raccogliere azioni e strumenti, integrando le diverse politiche di Blue Economy settoriali, territoriali e delle coste, compresa la pianificazione dello spazio marittimo. Idrogeno Guarda la gallery A guidare il processo sarà un Comitato di indirizzo per lo sviluppo sostenibile della blue economy , uno strumento idoneo a governare la complessità e il carattere intersettoriale delle decisioni da assumere a livello regionale. Il Comitato di indirizzo sarà costituito dai direttori dei dipartimenti: Sviluppo Economico, Ambiente, paesaggio e qualità urbana, Agricoltura, Sviluppo rurale e ambientale, Turismo economia della cultura e valorizzazione del territorio, Bilancio, Affari Generali ed Infrastruttura, Mobilità, Politiche del Lavoro, istruzione e formazione, dall' **Autorità** di Gestione; da AQP, da ANCI e dalle Agenzie regionali di ARTI, ASSET, ARET PugliaPromozione, ARPA Puglia. Al fine di garantire il necessario supporto operativo al Comitato di Indirizzo , il Capo di Gabinetto del Presidente organizza, in relazione ai temi di volta in volta trattati, appositi Tavoli istituzionali ai quali sono invitati a partecipare anche i rappresentanti dei Ministeri interessati, dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** , dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio , della Direzione marittima competente, dell' Agenzia del demanio e dell' Agenzia delle dogane oltre che i Commissari della ZES Ionica interregionale Puglia-Basilicata e della ZES Adriatica interregionale Puglia-Molise, nonché altri Enti e Organismi interessati. blue.economy Guarda la gallery A supporto del Comitato di indirizzo è prevista la costituzione di un Comitato tecnico-scientifico composto , tra gli altri, da rappresentanti dell' industria e del **sistema** produttivo, della ricerca e dell' università per facilitare scambi e collaborazione all' interno di un' economia della conoscenza e per favorire il consolidamento di un efficace **sistema** di trasferimento tecnologico e di sviluppo di un ecosistema dell' innovazione blu anche grazie alla partecipazione degli attori regionali ai network della Blue Economy a livello nazionale, europeo, internazionale. Sulla base degli indirizzi e delle decisioni del Comitato di Indirizzo, in collaborazione con il Comitato tecnico scientifico , saranno attivati dei Gruppi di Lavoro tematici che avranno il compito di formulare e sviluppare le progettualità assegnate e previste all' interno del documento strategico. "La Blue Economy - ha commentato l' assessore allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci - comprende tutte le attività umane che utilizzano il **mare**, le coste e i fondali come risorse per attività industriali e di servizi, quali



Affari Italiani

Bari

acquacoltura, pesca, biotecnologie marine, turismo marittimo, costiero e sottomarino, trasporto, porti, energie rinnovabili marine, il tutto in un'ottica di sostenibilità. Il **mare** unisce settori e tradizioni diverse in un tessuto imprenditoriale diffuso, che può essere una leva straordinaria per il rilancio economico del Paese e della nostra regione. La sfida dell'economia blu può essere colta rafforzando l'integrazione delle azioni pubbliche collegate al **mare**, storicamente settorializzate a scapito di un approccio finalizzato a cogliere le sinergie tra i diversi ambiti, attraverso una concertazione e una coerenza d'azione tra tutti i settori interessati dell'Amministrazione regionale". Delli.Noci. Guarda la gallery "Il senso di questa iniziativa è proprio questo - ha concluso Delli Noci - ottimizzare le esperienze, le competenze acquisite negli anni e i progetti realizzati per cui è già stata realizzata una prima ricognizione e rendere la Regione Puglia, già leader nella green economy, una regione all'avanguardia capace di concretizzare in maniera univoca una visione di sviluppo del **mare** proiettata ad affrontare le sfide di crescita, di protezione dell'ambiente e di innovazione del **sistema** produttivo e di quello della formazione che caratterizzeranno il nuovo decennio". "L'avvio del percorso di definizione di una strategia per la Blue Economy regionale restituisce un ulteriore tassello alla Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile - ha dichiarato l'assessora all'Ambiente, Anna Grazia Maraschio - l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite prevede al Goal 14 di "Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile", questo sarà un obiettivo da conseguire con le politiche pugliesi. Ancora una volta la Regione Puglia, in maniera sinergica, sta operando nella declinazione dei 17 goal globali a scala regionale per rendere efficace la sostenibilità in tutte le sue sfumature". ANNA GRAZIA MARASCHIO ASSESSORE ALL'AMBIENTE CAPO DELEGAZIONE PER IL SETTORE BLU ECONOMY REGIONE PUGLIA Guarda la gallery "Questa strategia - ha aggiunto Maraschio - ci permetterà finalmente di uniformare gli obiettivi regionali sulle così dette economie del **mare**, al fine di promuovere uno sviluppo consapevole dei territori costieri e conciliare la salvaguardia delle coste e la conservazione degli ecosistemi marini. Sarà un percorso fatto di collaborazioni e ascolto del territorio: dobbiamo dare risposte e consegnare alle future generazioni di cittadini pugliesi una terra sana e un **mare** florido ed economicamente produttivo". "Dall'**Adriatico** allo Ionio, con oltre 850 chilometri di costa, la Puglia custodisce un patrimonio dal valore inestimabile, ricco di diversità e che non solo necessita di attenzione e tutela ma rappresenta anche un'opportunità di sviluppo per il turismo e per l'economia regionale - ha sottolineato l'Assessore regionale al Turismo, Gianfranco Lopane - la Regione Puglia punta a rafforzare gli investimenti sulla qualità dei servizi negli approdi e nelle destinazioni marittime, ad innalzare gli standard dell'accoglienza e a consolidare le relazioni pubblico-privato che toccano settori in crescita come quelli del turismo nautico e crocieristico". Lopane Guarda la gallery "Azioni strategiche condivise e trasversali sul piano governativo regionale sono oggi fondamentali per valorizzare il turismo all'interno della Blue Economy. Ci attendiamo per questo che, a partire dall'approvazione odierna del piano di lavoro - ha concluso l'Assessore - si avvii un percorso virtuoso

Affari Italiani

Bari

per lo sviluppo dell' economia del **mare**". "Oggi facciamo un altro importante passo in avanti - ha commentato l' assessore all' Agricoltura della Regione Puglia, Donato Pentassuglia - nella definizione di strategie unitarie e, soprattutto, integrate di medio lungo termine che possano tutelare, valorizzare, sviluppare un' economia sostenibile legata alla risorsa **mare** in Puglia. Il documento approvato quest' oggi ci consente di costruire nella nostra Regione un modello di sviluppo solido che tenga insieme diversi elementi: tecnologie per la gestione e il monitoraggio della pesca, valorizzazione e tutela del pescato locale, implementazione di tecniche per l' acquacoltura sostenibile ad alto contenuto innovativo, al fine di tenere elevati gli standard qualitativi ambientali e di sicurezza e, naturalmente, anche commerciali". donato.pentassuglia Guarda la gallery "Il Programma Operativo FEAMP - ha spiegato Pentassuglia - ci sta consentendo di investire in azioni prioritarie sostenibili legate alla pesca e all' acquacoltura, che abbiano principalmente risvolti positivi sotto il profilo ambientale, che siano redditizie sul piano economico e socialmente responsabili. Ma serve una visione di ampio respiro - conclude Pentassuglia - e un gruppo qualificato e diversificato di attori economici, pubblici e privati, che diano un contributo decisivo, attraverso un percorso partecipato, come indicato in questo Piano di lavoro, nell' individuazione di azioni ma anche di risorse per la costruzione e attuazione di una reale 'Crescita Blu' del territorio pugliese". "Indirizzi strategici e norme sono il modo con cui sottolineiamo quello che una comunità ritiene un valore da tutelare e preservare : per tutti, anzitutto per chi vive l' economia del **mare**, l' equilibrio sostenibile e prudente delle coste e delle acque è un valore da proteggere con cura rafforzata, dati i valori sviluppati dalla blue economy in Puglia in termini di valore aggiunto e dal punto di vista dell' occupazione", ha osservato il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio, Infrastrutture e Risorse idriche, Raffaele Piemontese , sottolineando che "quando disincentiviamo la plastica monouso dalle nostre spiagge o quando investiamo sulla qualità dell' acqua distribuita e di quella depurata garantendo la sostenibilità ambientale del **sistema** idrico pugliese e situazioni igienico-sanitarie ottimali per tutti i pugliesi, facciamo scelte di responsabilità verso il nostro ecosistema, ma anche scelte economiche a tutela dell' ambiente e del **mare**, la principale risorsa legata all' economia blu, che continua a essere il principale attrattore di turisti verso la Puglia". Guarda la gallery L' economia blu è un importante motore dello sviluppo regionale, considerando che la Puglia ha una costa che si estende per 865 km sia nel Mar **Adriatico meridionale** che nel Mar Ionio settentrionale, un' estensione che pone la regione al terzo posto in Italia, dopo Sardegna e Sicilia. Secondo il IX Rapporto sull' Economia del **mare** 2021 promosso da Informare , ed elaborato dal Centro Studi Tagliacarne e da Unioncamere , il valore aggiunto nelle filiere dell' economia del **mare** ha un valore di 3,206 miliardi di euro nel 2019 (ultimo dato disponibile). La Puglia si colloca al quinto posto tra le regioni italiane per incidenza del valore aggiunto prodotto dal **sistema mare** sul totale dell' economia (4,6%), preceduta da Liguria (11,9%), Sardegna (5,6%), Sicilia (5,4%) e Friuli Venezia Giulia (5,1%) ed è la seconda nel Mezzogiorno. Il valore aggiunto pugliese supera

Affari Italiani

Bari

quella del Mezzogiorno (4,4%), del Centro (3,7%) del Nord-Est (2,3%), del Nord-Ovest (2%) e dell' Italia (3%). Puglia.Luca.Parmitano Guarda la gallery Nella Blue Economy la Puglia conta in tutto 72.392 occupati (nel 2019 , ultimo dato disponibile). Relativamente alla quota di occupazione assorbita sul totale regionale, la Puglia è sesta in Italia con il 5,2%, preceduta da Liguria, Sicilia, Sardegna, Calabria e Lazio, contro un dato nazionale pari al 3,5%. In questa classifica Bari è la decima provincia in Italia con un valore aggiunto pari a 931,3 milioni di euro e 18.200 occupati nel 2019. Quanto al numero di aziende nel 2020 (ultimo dato disponibile), l' incidenza delle imprese dell' economia del **mare** sul totale della regione , si attesta in Puglia al 4,2% (in Italia 3,4%). In termini assoluti si tratta di 16.077 imprese, in crescita del 3,2% rispetto al 2019. La Puglia è la quarta regione in Italia per numero di imprese nel 2020, ma, nonostante la crisi pandemica, occupa il terzo posto per aumento delle iscrizioni dopo Basilicata e, a pari merito, Campania e Sicilia. (gelormini@gmail.com)

Bari - LA PUGLIA AVVIA IL PERCORSO PER LA SUA STRATEGIA BLU 2030

Approvato dalla Giunta il piano di lavoro per la redazione della strategia di sviluppo dell'economia blu pugliese. La Puglia mira a redigere la sua strategia blu per il prossimo decennio e rispondere così alla grande sfida dell'economia del **mare**. La Giunta regionale ha approvato il piano di lavoro per l'elaborazione del documento di strategia che intende raccogliere azioni e strumenti, integrando le diverse politiche di Blue Economy settoriali, territoriali e delle coste, compresa la pianificazione dello spazio marittimo. A guidare il processo sarà un Comitato di indirizzo per lo sviluppo sostenibile della blue economy, uno strumento idoneo a governare la complessità e il carattere intersettoriale delle decisioni da assumere a livello regionale. Il Comitato di indirizzo sarà costituito dai direttori dei dipartimenti: Sviluppo Economico, Ambiente, paesaggio e qualità urbana, Agricoltura, Sviluppo rurale e ambientale, Turismo economia della cultura e valorizzazione del territorio, Bilancio, Affari Generali ed Infrastruttura, Mobilità, Politiche del Lavoro, Istruzione e formazione, dall'**Autorità** di Gestione; da AQP, da ANCI e dalle Agenzie regionali di ARTI, ASSET, ARET Puglia, Promozione, ARPA Puglia. Al fine di garantire il necessario supporto operativo al Comitato di Indirizzo, il Capo di Gabinetto del Presidente organizza, in relazione ai temi di volta in volta trattati, appositi Tavoli istituzionali ai quali sono invitati a partecipare anche i rappresentanti dei Ministeri interessati, dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, della Direzione marittima competente, dell'Agenzia del demanio e dell'Agenzia delle dogane oltre che i Commissari della ZES Ionica interregionale Puglia-Basilicata e della ZES Adriatica interregionale Puglia-Molise, nonché altri Enti e Organismi interessati. A supporto del Comitato di indirizzo è prevista la costituzione di un Comitato tecnico-scientifico composto, tra gli altri, da rappresentanti dell'industria e del **sistema** produttivo, della ricerca e dell'università per facilitare scambi e collaborazione all'interno di un'economia della conoscenza e per favorire il consolidamento di un efficace **sistema** di trasferimento tecnologico e di sviluppo di un ecosistema dell'innovazione blu anche grazie alla partecipazione degli attori regionali ai network della Blue Economy a livello nazionale, europeo, internazionale. Sulla base degli indirizzi e delle decisioni del Comitato di Indirizzo, in collaborazione con il Comitato tecnico scientifico, saranno attivati dei Gruppi di Lavoro tematici che avranno il compito di formulare e sviluppare le progettualità assegnate e previste all'interno del documento strategico.



Presentato il documento di indirizzo che sarà la base di un concorso di idee per la progettazione di una struttura avveniristica e simbolica

La seconda vita dell' ex Sanderson

La Regione vuole creare un Polo fieristico e congressuale da 4000 posti, con una darsena e un canale. Gli elementi caratteristici, una vela fotovoltaica a forma di delfino e una torre alta novanta metri

Domenico Berti. Non è ancora un progetto ma è ben più di una suggestione. La seconda vita della ex Sanderson, dopo un lungo purgatorio, prende corpo.

Una trasformazione profonda che riscrive e riqualifica un' area di cui oggi la città si vergogna. Da cimitero industriale a centro congressi moderno e aperto al mare, quell' area di Pistunina fa un salto nel futuro. E questo quello che vuole realizzare la regione siciliana in una zona che è della sua controllata Esa, ente di sviluppo agricolo dalle alterne fortune.

E così mentre Palazzo Zanca, negli anni scorsi ha fatto appello ad una vecchia legge regionale che destina la zona al Comune, Palermo fa partire il progetto più ambizioso mai pensato per l' ex azienda agrumaria fallita nel 1981.

La scintilla A metà di questo mese la giunta regionale ha dato il via libera al finanziamento del servizio di architettura ed ingegneria per il "Progetto di fattibilità tecnica ed economica tramite concorso di progettazione del Centro fieristico e congressuale nell' area "ex Sanderson". E ha previsto anche un finanziamento di 929.178,48 euro.

Il concorso di idee sarà a cura dell' Ufficio del Genio civile di Agrigento che ha già espletato l' attività di preparazione del bando di gara. Il concorso muoverà le basi dal documento di indirizzo alla progettazione (Dip) che è stato redatto dall' ufficio Speciale per la progettazione della presidenza della Regione Siciliana, guidato da Leonardo Santoro, fra l' altro ex commissario del Comune.

L' idea progettuale è quella di realizzare, sui 70.000 metri quadri dell' area, un polo fieristico e congressuale con un grande corpo di fabbrica principale, nel quale troveranno destinazione sia il centro congressi che una serie di sale a vocazione promozionale e di marketing.

Il corpo principale sarà attorniato da corpi secondari destinati a padiglioni fieristici tematici e completati da strutture ricettive, ristoranti, sale conferenze. La cittadella sarà completata da un **porto** canale posto alla foce del torrente Zafferia completo di darsena per l' accesso diretto dal mare (anche Metromare potrebbe fare scalo) ma anche da una "Torre Faro" panoramica in cima alla quale, oltre al belvedere sono previsti un ristorante e gestivo legame con le tradizioni della città dello stretto. La figura dominante, infatti, è quella di un delfino che ingloba il polo congressuale principale. "U locu da fera" è il nome del progetto, giocando sul doppio significato dialettale di "fera":



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

la fiera, quindi luogo di incontro e scambio, o, riprendendo il latino, l' animale selvaggio, quello che distruggeva le reti dei pescatori dello Stretto come raccontato da Stefano D' Arrigo in Horcynus Orca: un simbolo di forza, astuzia e bellezza. La linea del delfino è la copertura a vela ed è costituita da pannellature in vetro fotovoltaico che renderanno autonoma l' intera struttura. Uno spazio adibito a verde attrezzato guiderà i visitatori dalla darsena fino al grande edificio che potrà ospitare 4000 persone con parcheggio interrato e oltre 3600 mq di estensione su due piani.

In stretta prosecuzione ed adiacenza al centro congressuale è ubicato l' edificio a doppia altezza che ospita gli stand fieristici immaginati con capacità di variare le dimensioni mediante pareti mobili. L' area è completata da un centro direzionale oltre che locali di svago e ristorazione.« Gli aspetti più interessanti - commenta Leonardo Santoro-sono la vela fotovoltaica e che cela il palazzo dei congressi e il canale navigabile e poi la Torre che fa il paio con i1 Pilone a nord della città».

Costi e tempi Nessuna delle strutture che oggi si trovano nell' area può essere riconvertita al nuovo utilizzo. Perciò servirà una demolizione generale e una bonifica dell' area, oltre a quella già avvenuta negli anni scorsi e che ha escluso gravi inquinamenti. La prima valutazione fatta dall' ingegnere Santoro e dal suo staffe che ci vogliono circa 35 milioni di euro per i lavori, e altri 14 per Iva e somme a disposizione: totale 50 milioni.

Quanto ai tempi, sono ovviamente piuttosto lunghi. Tre mesi per il concorso di progettazione, altri tre per le indagini, sei per la progettazione e tre per autorizzazioni. Poi altri due anni e mezzo per demolizione ricostruzione e opere esterne a cui va aggiunto il tempo del collaudo. Totale 4 anni.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, dopo la "lupa" nello Stretto tornano le navi da crociera: migliaia di turisti in città

La MSC Seaview e i due eleganti velieri Sea Cloud e Star Clipper hanno attraccato nella mattinata di oggi al porto di Messina

Anche oggi il fronte banchina del porto di Messina regala spettacolo: sono sbarcate in queste ore tre navi da crociera in porto, dalla nuovissima MSC Seaview ai due eleganti velieri Sea Cloud e Star Clipper . Secondo i dati trasmessi dall' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto , è di 6000 il numero totale delle persone a bordo. Tra questi sicuramente in migliaia ne hanno approfittato per un giro in città o per spostarsi nelle località turistiche della provincia con i mezzi di trasporto messi a disposizione. Dopo la giornata di ieri, quindi in cui si è manifestata la lupa dello Stretto (così è chiamata la nebbia che si forma per lo scorrimento di masse d'aria calda sulla superficie marina molto più fredda), possono tornare ad attraccare anche le crociere. Nella mattinata di ieri le operazioni erano state impedita per la Celebrity Constellation e la Norwegian Escape. Pure in quel caso, erano circa 6000 le persone in transito fra crocieristi ed equipaggi.



Zes, firmato accordo con il Comune per sviluppo infrastrutture e imprenditoria

Redazione

Il sindaco facente funzioni Roberto Bonaccorsi e il commissario governativo della ZES (Zona Economica Speciale) della Sicilia Orientale Alessandro Di Graziano, hanno sottoscritto un Accordo di Collaborazione per favorire strategie condivise in merito all'attuazione del Programma per lo sviluppo infrastrutturale e l'accelerazione nella realizzazione degli interventi finalizzati a rendere più efficienti le aree retrostanti il sistema portuale della Sicilia Orientale. Tra gli obiettivi dell'intesa Comune - Zes un collegamento infrastrutturale, del costo stimato di due milioni di euro, tra il porto di Catania e l'area industriale che consenta la graduale apertura del porto alla Città e uno sviluppo ordinato della logistica integrata. Il Comune di Catania si impegna a perseguire tale obiettivo anche con l'utilizzo di fondi comunitari, mentre la ZES Sicilia Orientale si impegna a fornire il necessario supporto tecnico-amministrativo per l'attuazione dell'intervento, avviando in tal senso una collaborazione anche per le progettazioni con le Direzioni per le politiche comunitarie e i lavori pubblici. 'Ci siamo impegnati -ha detto il sindaco facente funzioni Roberto Bonaccorsi- affinché la sede della ZES Sicilia Orientale



ricada nell'ex mercato di Domenico Tempio che abbiamo rigenerato e riqualificato, cedendo una porzione di immobile in comodato, in un sito nevralgico perché ricade nell'area antistante il porto e nelle vicinanze di aree ZES ricadenti nel territorio comunale; anche al fine di creare un Hub di incontro tra imprese e comunità per lo sviluppo sostenibile della Città'. Firma accordo Zes Firma accordo Zes Firma accordo Zes In tale ambito ed in coerenza con le future programmazioni dei fondi europei la ZES Sicilia Orientale ed il Comune di Catania promuoveranno azioni di orientamento al mondo del lavoro, sostenute dalle imprese a favore dei cittadini residenti nei quartieri popolari siti a ridosso dell'area portuale, al fine di offrire servizi di formazione e di avvio di startup in settori innovativi. 'La ZES Sicilia Orientale ha spiegato il commissario Governativo Alessandro Di Graziano- considera tale impostazione una priorità pienamente in linea con le proprie finalità di dare impulso allo sviluppo di attività imprenditoriali fornendo il necessario supporto tecnico-amministrativo al Comune di Catania per l'attuazione dell'intervento, avviando in tal senso una collaborazione con la Direzione comunale Politiche Comunitarie e Fondi strutturali - Politiche Energetiche e Transizione Green, poiché non sfugge la centralità del Comune di Catania nello svolgimento di tale lavoro'. Tra gli obiettivi dell'Accordo, l'attuazione di tutte le azioni necessarie a favorire lo sviluppo di attività imprenditoriali all'interno delle aree del territorio catanese ricadenti nelle ZES della Sicilia Orientale e nello specifico anche uno sportello unico digitale, con il riconoscimento del diritto di precedenza del Comune di Catania nel rilascio delle autorizzazioni urbanistiche e delle attività produttive. Alla stipula dell'Accordo

GrandangoloCatania

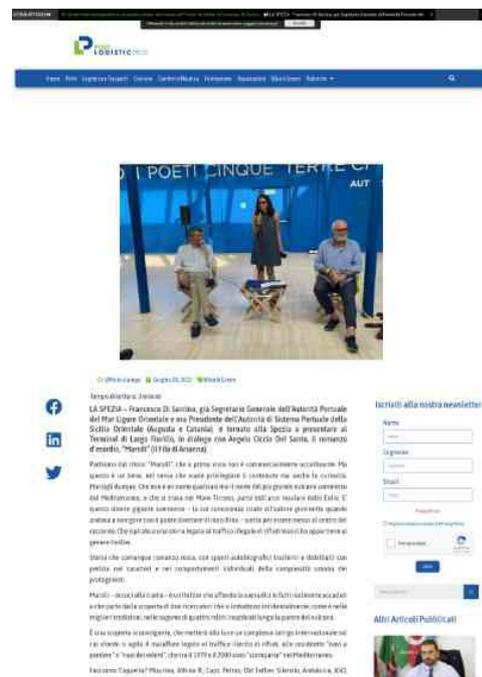
Augusta

tra Comune e Zes hanno partecipato anche gli assessori comunali Trantino e Arcidiacono e il presidente dell' Autorità portuale **Francesco** di **Sarcina** e il presidente della Sis Interporti Riccardo Salonia. Questi ultimi hanno siglato con Bonaccorsi e Di Graziano, un protocollo d' intesa tra i tutti i partner istituzionali (Comune, Zes, Autorità Portuale e Interporti) per la realizzazione di un collegamento infrastrutturale dedicato tra il porto di Catania e l' area industriale che unitamente allo sviluppo della tecnologia di tracciamento informatico delle merci, agevoli le indispensabili attività di logistica. Tra gli obiettivi del protocollo d' intesa quello di sviluppare una condivisa progettazione comunitaria e nazionale con la promozione del coordinamento della partecipazione ai bandi, allo scopo di incrementare la rete di relazioni nazionali e internazionali e accrescere la possibilità di accedere a fonti di finanziamento. I soggetti sottoscrittori si sono impegnati, altresì, ad adottare, nel rispetto delle singole autonomie gestionali, una forma di "governance" volta a favorire strategie condivise in merito all' attuazione del Programma per lo sviluppo infrastrutturale e di iniziative ed attività condivise di coordinamento, adozione di regole comuni e l' ottimizzazione dell' utilizzo delle infrastrutture esistenti, con l' attuazione di un tavolo tecnico permanente.

Gli intrighi internazionali attorno al grande vulcano sommerso nel Tirreno nel thriller di Francesco Di Sarcina

Ufficio stampa

LA SPEZIA - **Francesco Di Sarcina**, già Segretario Generale dell' Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale e ora Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale (Augusta e Catania) è tornato alla Spezia a presentare al Terminal di Largo Fiorillo, in dialogo con Angelo Ciccio Del Santo, il romanzo d' esordio, "Marsili" (Il Filo di Arianna). Partiamo dal titolo: 'Marsili', che a prima vista non è commercialmente accattivante. Ma questo è un bene, nel senso che vuole privilegiare il contenuto ma anche la curiosità. Marsigli dunque. Che non è un nome qualsiasi ma il nome del più grande vulcano sommerso del Mediterraneo, e che si trova nel Mare Tirreno, parte dell' arco insulare delle Eolie. E' questo silente gigante sommerso - la cui conoscenza risale all' autore giovanetto quando andava a navigare con il padre direttore di macchina - scelto per essere messo al centro del racconto. Che ispirato a una storia legata al traffico illegale di rifiuti tossici ha appartiene al genere thriller. Storia che comunque romanzo resta, con spunti autobiografici trasferiti e distribuiti con perizia nei caratteri e nei comportamenti individuali della complessità umana dei protagonisti. Marsili - eccoci alla trama - è un thriller che affonda le sue radici in fatti realmente accaduti e che parte dalla scoperta di due ricercatori che si imbattono incidentalmente, come è nelle migliori tradizioni, nelle sagome di quattro relitti insabbiati lungo la parete del vulcano. È una scoperta sconvolgente, che metterà alla luce un complesso intrigo internazionale sul cui sfondo si agita il malaffare legato al traffico illecito di rifiuti, alle cosiddette 'navi a perdere' o 'navi dei veleni', che tra il 1979 e il 2000 sono "scomparse" nel Mediterraneo. Facciamo l' appello? Misurina, Athina R., Capt. Petros, Old Father, Silenzio, Andalusia, ASO, Barbara, Elbe, Monte Pellegrino, Sofia, Maria Pia M., Panayiota, Michigan, Rigel, Celiktrans II, Four Stars I, Et Suyu Maru, Selin, Yvon, Despo, Comandante Rocio, Jolly Rosso, Alessandro I, Arcobaleno, Scaieni, Cunski, Marineta, Yvonne, Marco Polo, sono solo alcuni dei nomi delle navi disperse nel Mediterraneo tra il 1979 ed il 2000 in circostanze misteriose, e con carichi sospetti. Lo stesso caso-ricordo della Rigel, "la nave dei veleni" per antonomasia, affondata con il suo carico malefico ha offerto all' autore un' altra poderosa finestra non certo di contorno al messaggio di denuncia di chi non ha scrupoli nell' attentare alla salute dell' ambiente. E proprio alla Spezia non si poteva non ricordare, in tale occasione e ancora, la figura del capitano di fregata della Marina militare Natale Di Grazia, morto il 13 dicembre 1995 in circostanze mai chiarite del tutto, che indagava sulle "navi dei veleni" destinate ad essere affondate nei mari calabresi, cariche di rifiuti tossici e nucleari. Lasciando ai lettori il gusto della scoperta di un finale che è stato annunciato come davvero imprevedibile, dobbiamo dire che la presentazione non si è esaurita nel dialogo dell' autore



Port Logistic Press

Augusta

con Ciccio Del Santo ma si è arricchita di "confessioni" autobiografiche che hanno contribuito a rivelare un **Francesco Di Sarcina** ben diverso dalla sua funzione e che - ha raccontato - ha accettato la scrittura come faticosa sfida alla ricerca del suo io, del senso della prova e dell' esistenza, dei valori, degli affetti, dell' amicizia - e dell' amore vero e profondo per il mare - che comunque il lettore potrà scoprire negli spunti ovviamente autobiografici di un' opera prima. Si è sinceramente schernito **Francesco Di Sarcina** - autore certo ma non ancora scrittore - rispondendo a chi gli chiedeva se aveva intenzione di coltivare questa sua vena. Ma potrà anche succedere che ciò avvenga perché sono rimasti - nelle oltre 400 pagine - spunti che chiederebbero una loro via di uscita. Enzo Millepiedi.

(Sito) Adnkronos

Focus

A Ostia l'olio si raccoglie (e non si getta in mare)

Inaugurati nei giorni scorsi a Ostia (Roma) due serbatoi per la raccolta di oli esausti. L' iniziativa si inserisce in una più ampia campagna promossa dalla onlus Marevivo e dal Conou, il consorzio che si occupa della raccolta, della gestione e della rigenerazione dell' olio usato. Le due cisterne serviranno per raccogliere gli olii esausti delle imbarcazioni locali, evitando la loro dispersione in mare, e l' esperienza di Ostia sarà presto replicata in altri porti italiani. L' olio minerale è un rifiuto pericoloso e cancerogeno: se gettato in mare forma in superficie una pellicola sottile ma in grado di provocare danni terribili impedendo che luce e ossigeno arrivino alle forme di vita marina.



G7, Russia sblocchi i porti, sostegno azione Onu sul grano

E' quanto si legge nella dichiarazione finale

(ANSA) - ELMAU, 28 GIU - La Russia "metta fine senza condizioni al blocco dei porti ucraini sul Mar Nero" e smetta di "distruggere infrastrutture portuali di trasporto, terminali e silos per il grano" e di "appropriarsi in modo illegale di prodotti agricoli e attrezzature ucraine". E' quanto si legge nella dichiarazione finale del G7 sul tema della sicurezza alimentare globale. "Sosteniamo fortemente l' Ucraina nel riprendere le sue esportazioni agricole sui mercati mondiali - si legge - nonché gli sforzi delle Nazioni Unite per sbloccare un corridoio marittimo sicuro attraverso il Mar Nero". (ANSA).



Assiterminal in audizione al Senato: "Accelerare su intermodalità ferroviaria e green ports"

28 Jun, 2022 ROMA - Assiterminal in audizione, stamani, presso la VIII Commissione del Senato in merito all' iter di conversione del DL 68/2022 (cosiddetto MIMS III) nel corso della quale l' Associazione dei Terminalisti portuali italiani ha presentato le proprie istanze sintetizzate in una nota stampa. Questi principali temi affrontati «Vorremmo imprimere un' accelerazione concreta» - scrive Assiterminal - «sull' incentivazione all' intermodalità ferroviaria da e verso i porti, ampliando ovviamente la 'vision' attraverso tutti i nodi di collegamento tra Reti TenT favorendo anche gli investimenti dei Terminal Operators sulle infrastrutture di collegamento ferroviario. La proposta normativa è aperta nei confronti di tutti gli stakeholder che hanno davvero interesse nello sviluppo efficace di una sostenibilità trasportistica, anche andando a rivedere i parametri che sino ad oggi hanno governato il ferrobonus . Si prevede infatti un successivo decreto direttoriale che possa, nelle forme e modalità più inclusive e orizzontali, entrare nel merito di misure sistemiche e non estemporanee o lasciate alla singola iniziativa (poche, a onor del vero sino ad oggi) di qualche illuminato

presidente di **AdSP**. Infine la proposta riguarda il 2025: volutamente un obiettivo target e verificabile! Siamo convinti che la transizione energetica si possa compiere solo attraverso un dialogo pubblico-privato, ovvero, domanda-offerta : nell' iter di conversione del DL 50 abbiamo già chiesto che i Terminal Operators possano far parte delle neo costituenti (o costituibili) comunità energetiche; ora proponiamo un' ulteriore tassello che possa favorire, attraverso la creazioni di consorzi privati o misti quella spinta propulsiva che serve per rendere i porti davvero competitivi verso un 'mercato' della sostenibilità ambientale in rapida evoluzione. Sì, perché una efficace transizione energetica sarà anche un fattore di competitività commerciale !!» Conclude Assiterminal: «Proponiamo infine una modifica nei criteri di adeguamento della misura del canone concessorio più aderente al contesto ma anche agli scenari: siamo reduci da un + 7,95% per il 2022 che ha in parte sterilizzato alcuni ristori del biennio covid e non vorremmo trovarci in analoga situazione il prossimo anno, con le attuali prospettive inflattive. Proponiamo pertanto uno stop&go che riteniamo molto più coerente e in linea al principio (su cui non ci arrendiamo) del riequilibrio economico finanziario». L' audizione presso il Senato ha fatto seguito ad una lettera che il presidente di Assiterminal, Luca Becce, il 18 giugno scorso, aveva inviato all' attenzione del ministro Giovannini (MIMS) e, nella quale venivano formalizzate due proposte normative «frutto di progetti» con il coinvolgimento del RINA e di altri partner. Queste le proposte in sintesi: Intermodalità : predisporre uno strumento normativo e finanziario utile a incentivare la modalità di trasporto ferroviario (sia per quanto ai volumi che per quanto alla parte infrastrutturale) da e verso i porti connessi al sistema di Reti Ten-T, valorizzando anche i punti nodali



Corriere Marittimo

Focus

di interscambio delle direttrici di traffico¹. L'obiettivo vorrebbe affiancare all'attuale contesto normativo criteri e target innovativi Green ports: «allargare ai concessionari portuali la possibilità di entrare a far parte delle comunità energetiche (iter di conversione dl 50/22), valutati alcuni modelli che si stanno sviluppando in altri paesi europei, vorremmo confrontarci su ipotesi di istituire anche modelli consortili utili a promuovere un'efficace transizione ecologica dei terminali portuali all'interno della comunità in cui operano, in ottica non solo di sostenibilità ma anche di competitività». In ultimo «Anche per quanto ai temi della sicurezza sul lavoro e dei processi di formazione e reskilling del personale impiegato nelle operazioni e servizi portuali».

Assarmatori, Fit for 55 costi economici e sociali su traghetti e passeggeri

28 Jun, 2022 ROMA - Nel futuro delle flotte italiane dei traghetti, navi ro-ro e ro-pax battenti bandiera italiana, quelle che effettuano servizi passeggeri e merci sulle tratte per le isole maggiori e minori, ma anche quelle che effettuano servizi di linea con un solo un porto nazionale, il futuro della decarbonizzazione, nell' attesa dei nuovi carburanti green, al momento, sembra essere la riduzione della velocità, fattore tuttavia che per questo tipo di navi e di collegamenti è da escludere. Questo significa che il servizio, come è stato effettuato fino ad oggi, non potrà più essere effettuato . Cambiare la flotta richiede investimenti economici ingenti, quindi se non sarà possibile cambiarla, sarà invece possibile operarla da renderla conforme, questo significa andare più piano, ridurre la velocità. Ma mentre per alcune navi per le quali andare più piano è una possibilità, per le navi ro-pax - che effettuano collegamenti giornalieri, diurni o notturni, con le isole - non c' è la possibilità di variare la velocità, quindi questo fattore è da escludere. Un problema di non facile soluzione per il comparto del trasporto marittimo nazionale, su cui gravano gli obiettivi green dell' IMO e la riforma Fit for 55 che la Commissione

Europea, potrebbe applicare anche al cabotaggio marittimo, decisione al momento rinviata alla Commissione Ambiente del Parlamento Europeo . Un peso tangibile in termini di costi economici e con forti ricadute sociali. Temi che sono stati affrontati, stamani, nell' ambito di una conferenza stampa indetta da Assarmatori , per la presentazione di due studi ; Il primo elaborato da RINA per Assarmatori , relativo all' applicazione alla flotta ro-ro e ro-pax italiana delle misure adottate dall' IMO volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 per carico trasportato previste per il 2030. E presentato dall' ing. Andrea Cogliolo. Il secondo realizzato dalla struttura di Assarmatori e presentato da Enrico Allieri, per analizzare l' impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, in particolare quello dei traghetti per le isole maggiori e minori e le Autostrade del Mare. « Navi con un' età media tra i 25 e i 35 anni, corto e lungo raggio, unità che hanno ancora una vita residua piuttosto elevata » - come precisato da Allieri. Due temi urgenti per il comparto che, Assarmatori, ha sfoderato nella preparazione dell' Annual Meeting, del prossimo 12 luglio. « Studi che vanno a ricercare elementi fondamentali per dare percezione di quello che sta accadendo » - ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, durante l' incontro - «Un contributo utile a tutti gli stakeholder del trasporto marittimo». Operazione che «nasce per sollecitare una presa di coscienza, e un cambiamento di visione da parte dei decisori» - ha tenuto a precisare Allieri - «Per un comparto che ha una rilevanza economica oltre che sociale . La continuità territoriale è un diritto garantito, e la presa di coscienza ci fa ben sperare . Ma Attenzione» - mette in guardia - «questo dialogo tripartito in Comunità europea è appena partito, ci



Corriere Marittimo

Focus

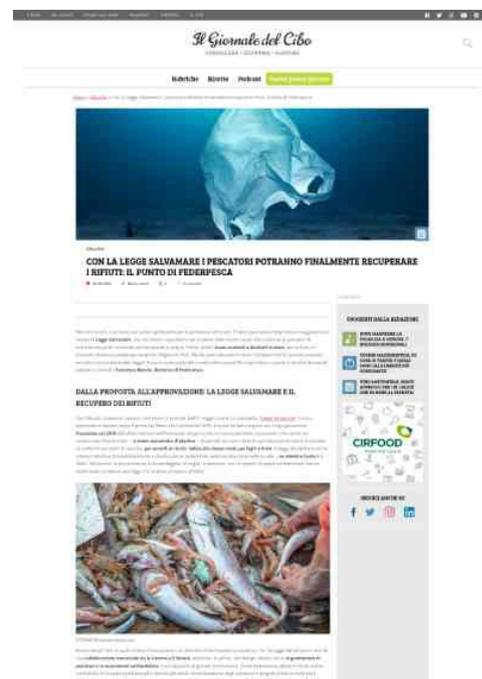
aspettiamo che venga fuori qualcosa di più ragionevole». «Le normative Fit for 55 rischiano di creare gravi danni, non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi, ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare». L' applicazione dell' ETS graverebbe sul trasporto marittimo per un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all' anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio (Sardegna e per le Autostrade del Mare).mediamente. Ogni singola unità dovrebbe maggior costo che di questo tipo dovrebbe sostenere un costo maggiore pari a quasi 3,5 milioni all' anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta. Aggiungendo inoltre gli effetti della tassazione sull' energia, ETD - Energy Taxation Directive - l' impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all' anno. Di questi, sarebbero quasi 300 i milioni relativi alle navi ro-ro-pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 i milioni per i collegamenti con le isole minori. Circa 350 milioni di euro all' anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale. Poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5.000 tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori, che consumi tipicamente 3.000 tonnellate all' anno di gasolio, vedrebbe i suoi costi per l' energia crescere di circa 1,2 milioni di euro all' anno . U n esempio concreto: l' impatto di queste misure sul prezzo del biglietto base, il passaggio ponte, per i traghetti per la Sardegna, oggi di un costo medio di 43 euro. Con l' introduzioni dei costi dell' ETS, il costo aggiuntivo per ogni passeggero sarebbe di circa 30 euro in più, il 70% in più del costo del biglietto attuale . Lucia Nappi.

Con la Legge Salvamare i pescatori potranno recuperare i rifiuti: il punto di Federpesca

Matteo Garuti

Nei mesi scorsi, è arrivata una svolta significativa per la protezione del mare. È stata approvata a larghissima maggioranza in Senato la Legge Salvamare, uno strumento importante per la salute delle nostre coste, che consente ai pescatori di scaricare nei porti i materiali vari recuperati in acqua. Finora, infatti, erano costretti a ributtarli in mare, per evitare un possibile denuncia penale per trasporto illegale di rifiuti. Ma da quale situazione nasce l'iniziativa che ha portato a questa semplice ma fondamentale legge? E come è percepita dal mondo della pesca? Per rispondere a queste e ad altre domande abbiamo coinvolto Francesca Biondo, direttrice di Federpesca. Dalla proposta all'approvazione: la Legge Salvamare e il recupero dei rifiuti. Con 198 voti favorevoli, nessun contrario e 17 astenuti, dall'11 maggio scorso la cosiddetta 'Legge Salvamare' è stata approvata in Senato, dopo il primo via libera alla Camera del 2019, al quale ha fatto seguito una lunga gestazione. Presentata nel 2018 dall'allora ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, la norma permette ai pescatori che con le reti recuperano rifiuti in mare - si tratta soprattutto di plastica - di portarli nei porti, dove le autorità portuali

hanno il compito di conferirli nei centri di raccolta, per avviarli al riciclo. Valida allo stesso modo per laghi e fiumi, la legge disciplinerà anche ulteriori iniziative di sensibilizzazione e di educazione ambientale, nella società come nelle scuole. L'ex ministro Costa si è detto 'felicissimo: la perseveranza, la testardaggine, la voglia, la passione, con un pizzico di pazzia parlamentare, hanno trasformato un'idea in una legge che fa bene al mare e all'Italia'. FOTOKITA/shutterstock.com Ricostruendo l'iter al quale si deve l'esito positivo, la direttrice di Federpesca puntualizza che 'la Legge Salvamare è nata da una collaborazione trasversale tra la Camera e il Senato, partendo, in primis, dal dialogo diretto con le organizzazioni di pescatori e le associazioni ambientaliste, in un rapporto di grande condivisione. Come Federpesca abbiamo fin da subito contribuito, in occasioni istituzionali e tramite attività di sensibilizzazione degli operatori e progetti pilota in molti porti italiani. Insieme a noi, va inoltre ricordato il contributo di attori come Federazione del Mare, CNR, Ispra, Stazione Zoologica Anton Dohrn, Confitarma, Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica e tanti altri'. I rifiuti in acqua sono una costante. La presenza di marine litter (ossia la 'spazzatura marina', con una traduzione letterale) lungo il litorale rappresenta un danno per gli ecosistemi come per la fauna marina, rispetto alla quale la contaminazione da microplastiche purtroppo non è più solo un'ipotesi. La dottoressa Biondo precisa che 'le aree a maggiore presenza di rifiuti sono quelle sottocosta e quelle in prossimità delle foci dei fiumi, rispettivamente con il 32% e circa il 30% di frequenza di pesca dei rifiuti marini. Pur non avendo una vera e propria statistica storica delle quantità di rifiuti, possiamo dire che negli



Il Giornale del Cibo

Focus

ultimi anni le quantità portate a terra sono aumentate , anche grazie al lavoro di recupero svolto quotidianamente dal nostro settore nella maggior parte delle marinerie italiane'. Legge salvamare: la distribuzione del marine litter I quantitativi di rifiuti in mare non sono uguali ovunque , ed esistono ricerche specifiche sulla loro distribuzione e sui loro spostamenti, influenzati anche dalle maree e dalle correnti. A questo proposito, Francesca Biondo sottolinea che 'gli scienziati dell' Alfred Wegener Institute, in Germania, hanno sviluppato una mappa virtuale che mostra la distribuzione dei rifiuti marini in tutto il mondo. La Litterbase riassume i risultati di 2.984 studi scientifici in grafici e cifre globali comprensibili, rendendo accessibili al pubblico le conoscenze scientifiche sui materiali dispersi in mare. Secondo questa mappa, le zone italiane in cui vi è una maggior concentrazione sono, su tutte, il mar Ligure e l' alto Adriatico , ma vi sono grossi quantitativi anche al largo della Toscana , nel golfo di Napoli , sulla sponda tirrenica della Sicilia , su quella ionica della Calabria e nelle acque a Nord del Gargano . Pur trattandosi di casistiche registrate tra il 2010 e il 2015, le tracce generali di Litterbase relative alla concentrazione di rifiuti sono state confermate successivamente da uno studio condotto dall' Ispra'. Shane Gross/shutterstock.com Parlando invece delle attività di recupero, Biondo aggiunge che 'tra le aree marine citate, anche grazie a iniziative come Fishing for litter , quella in cui si registra il maggior recupero di rifiuti è proprio l' alto Adriatico, ma anche l' arcipelago toscano. In merito a questi dati, tuttavia, va rilevato che queste zone sono anche quelle in cui si concentra la maggiore attività di recupero delle nostre flotte . Pertanto, riteniamo che questo dato sia da leggere considerando la maggiore quantità di rifiuto recuperato , e non certo esclusivamente pensando a un maggiore inquinamento di quelle zone'. Quali sono le tipologie di rifiuti rinvenute più spesso o in maggiore quantità? Saperne di più sui materiali recuperati e sui rifiuti più presenti in mare aiuta a riflettere sull' abbandono - volontario o meno - che colpisce le coste come le acque interne. La direttrice di Federpesca afferma che 'sia Litterbase sia i report Ispra, così come l' esperienza dei nostri operatori, confermano che, per quanto concerne il materiale di cui sono composti i rifiuti, è la plastica a dominare tutte le statistiche . In particolare, secondo l' Ispra, nel 2018 e nel 2019 i soli rifiuti di plastica monouso rappresentavano rispettivamente il 30 e il 26% del totale dei rifiuti rinvenuti. In particolare, spiccano i sacchetti di plastica. Questo racconta di un problema che ogni giorno affronta chi vive e lavora in mare, ma che proviene da terra e per risolvere il quale è fondamentale un' attività di sensibilizzazione a monte dei cittadini, affinché non gettino impropriamente i rifiuti e riducano il consumo di plastica '. Pcess609/shutterstock.com Dalle reti da pesca alle bottiglie, infatti, 'la plastica, rappresenta una minaccia per il nostro mare . Sono 134 le specie tra pesci, uccelli, tartarughe e mammiferi marini che nel Mediterraneo sono vittime della presenza di plastica. Oltretutto, la presenza di grandi quantità di rifiuti, oltre a minacciare la salute , provoca danni all' attività di pesca , danneggia le attrezzature e riduce gli spazi a bordo per il pescato, con importanti conseguenze organizzative ed economiche per gli operatori'. Come funziona lo smaltimento? La gestione dello smaltimento dei rifiuti è un passaggio

Il Giornale del Cibo

Focus

fondamentale, che segue la regolarizzazione del recupero in acqua concesso dalla legge. I materiali, precisa Biondo, 'vengono immediatamente affidati alle aziende che si occupano della gestione dei rifiuti. Fino ad oggi, nell'ambito di specifiche progettualità, il destino di ciò che veniva ripescato accidentalmente, dopo il conferimento a terra, era determinato da accordi che, di volta in volta, abbiamo stretto con i Comuni, le Autorità portuali o le imprese di gestione e smaltimento locali. Con l'entrata in vigore della Legge Salvamare, i rifiuti conferiti presso l'impianto portuale di raccolta sono oggetti di competenza del Comune e delle autorità portuali interessate, deputate a individuare aree di stoccaggio e modalità di smaltimento idonee. Con queste istituzioni continueremo a collaborare fattivamente, per garantire un corretto trattamento dei rifiuti a terra'. Il ruolo del mondo della pesca nella lotta ai rifiuti. A suo modo, la Legge Salvamare costituisce anche un implicito attestato di fiducia nei confronti dei professionisti della pesca, ai quali, quindi, si riconosce un ruolo di primo piano nella lotta ai rifiuti marini. Parilov/shutterstock.com In merito a questo, secondo Francesca Biondo 'sicuramente i pescatori si reputano soddisfatti dall'approvazione della legge. Anzitutto, perché stabilisce dei riconoscimenti per coloro che conferiscono a terra i rifiuti. Uno ad honorem (art. 11 comma 1) e uno consistente in misure premiali (art. 2 comma 9). Tuttavia, ciò che inorgoglisce la comunità di pescatori nostrana è la possibilità, finalmente, di vedere riconosciuta un'attività che svolgono da anni per la pulizia dei mari italiani, di presidio ecologico reale di cui è capace solo chi ama davvero il mare. In questo senso, stiamo lavorando per superare le progettualità spot e proporre invece progetti strutturali di pulizia dei nostri mari, anche grazie alla collaborazione con Castalia e il Ministero dell'Ambiente'. Infine, aggiunge la direttrice di Federpesca 'auspichiamo che la Legge Salvamare, oltre a dare finalmente gli strumenti attuativi per affrontare il problema, porterà a una rivalutazione collettiva del ruolo del pescatore. Un mare più pulito significa un prodotto ittico di qualità superiore, a sua volta più appetibile sul mercato da parte del consumatore, che vedrebbe nel pescato una possibilità di migliorare la propria alimentazione. La protezione della natura, del mare nello specifico, è la tutela del genere umano, e speriamo che questa legge possa essere solo il primo passo verso l'implementazione di un quadro istituzionale ben più ampio in tal senso'. Cosa ne pensate della Legge Salvamare e del ruolo dei pescatori nel recupero dei rifiuti in dispersi in acqua?

Informare

Focus

Le norme IMO e UE per l' ambiente determineranno un aumento dei costi operativi delle navi ro-pax che appare insostenibile

Due studi di Assarmatori e RINA avvertono che il problema (la crisi?) è imminente. Tra 275 e 380 milioni di euro gli extra costi previsti per la flotta italiana di cabotaggio

I costi aggiuntivi per la riduzione delle emissioni di gas serra delle navi generati dalle misure per la protezione del clima introdotte in seno all' International Maritime Organization (IMO)? E quelli previsti per il settore del trasporto marittimo nell' ambito del pacchetto climatico dell' Unione Europea "Fit for 55"? Saranno ingenti e, nel caso dei servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e rotabili, probabilmente si riverseranno sia sugli armatori e operatori di navi, sia sugli utenti dei servizi che sulla collettività pubblica. Sembra essere questo il futuro scenario delineato da uno studio realizzato dalla società di classificazione e certificazione RINA per conto dell' associazione armatoriale italiana Assarmatori e incentrato sull' applicazione alla flotta italiana di navi ro-pax e ro-ro della misura IMO sulla riduzione dell' indicatore di intensità di carbonio (CII) e da uno studio realizzato dalla stessa Assarmatori relativo al pacchetto "Fit for 55" sul trasporto passeggeri e merci per le isole maggiori e le isole minori nonché sulle Autostrade del Mare. Lo studio del RINA, presentato oggi da Andrea Cogliolo, parte dagli obiettivi iniziali dell' IMO per la riduzione dei gas serra emessi dalle navi che



prevedono una riduzione del 40% dell' intensità delle emissioni di carbonio entro il 2030 rispetto ai livelli del 2008, per salire poi al 70% entro il 2050, data entro la quale è prevista la riduzione del 50% delle emissioni di gas ad effetto serra. Il documento evidenzia l' impatto del Carbon Intensity Indicator (CII) sulla flotta di ro-pax di bandiera italiana che è formata da 73 navi, flotta che per oltre il 73% nel 2026 non verrebbe più autorizzata alla navigazione se non saranno messe in atto misure aggiuntive per migliorare l' efficienza energetica o se non sarà previsto un cambiamento del profilo operativo. Un cambiamento - ha specificato Cogliolo - che per lo più dovrebbe corrispondere ad una diminuzione della velocità della nave, che è la misura più efficace per ottenerlo. I requisiti CII entreranno in vigore dal 2023. Il Carbon Intensity Indicator è l' indicatore di intensità di carbonio che misura l' efficienza con cui la nave trasporta passeggeri o merci e alla quale viene assegnato un rating annuale dalla lettera A, nel caso delle migliori performance quanto a ridotte emissioni di anidride carbonica, alla lettera E, nel caso delle peggiori prestazioni. Lo studio del RINA evidenzia che nel 2026 il 32% della flotta di ro-pax italiane avrà un rating E e il 41% un rating D, valutazione dell' efficienza che migliorerebbe escludendo le emissioni che le navi producono nei porti, con un rating E che in tal caso verrebbe assegnato al 19% della flotta di ro-pax italiane e un rating D al 42%. Sintetizzando l' esito dell' analisi, Cogliolo ha rilevato che se nel giro dei prossimi 3-4 anni il 73% della flotta non sarà più conforme per la navigazione, allora bisognerà operarla per renderla conforme e ciò significherebbe

Informare

Focus

«andare più piano», riduzione della velocità delle navi che ovviamente avrebbe significative ripercussioni sull'efficienza operativa dei servizi marittimi. Ma già dal prossimo anno, all'entrata in vigore della normativa, più del 23% dei traghetti italiani risulterà in ultima fascia e non ottemperante alla norma (rating E) e un ulteriore 40% necessiterebbe di interventi radicali atti a migliorare l'efficienza energetica nel breve termine (rating D). Solo il 37% del naviglio sarebbe in grado di rispettare i requisiti senza l'adozione di ulteriori misure (rating A-B-C). Lo studio di Assarmatori, presentato da Enrico Allieri, rimarca innanzitutto la notevole spinta al rinnovo delle flotte impressa dall'IMO, nella forma di una leva tecnica, e dall'Unione Europea, sotto forma di leva economica, che prospetta - ha osservato Allieri - un'accelerazione del processo di rinnovo delle flotte rispetto al consueto ciclo di vita delle navi. Un acceleramento impresso - ha specificato - in un momento in cui il trasporto marittimo non dispone di soluzioni tecnicamente fattibili, adeguate ed economicamente competitive per decarbonizzarsi e quando la pressione imposta dalle normative si tradurrà inevitabilmente in una pressione economica. Attualmente, per il settore navale, il pacchetto "Fit for 55" prevede la sua inclusione nel sistema EU ETS per lo scambio delle quote di emissione nell'UE, l'imposizione di requisiti di intensità dei gas serra sui carburanti ad uso marittimo attraverso l'iniziativa FuelEU Maritime, la revisione della direttiva europea sulla tassazione dell'energia (ETD) che propone la rimozione delle esenzioni fiscali previste per i combustibili fossili impiegati nel trasporto marittimo e l'adozione di un nuovo regolamento per la realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi (Alternative Fuel Infrastructure Deployment - AFID). A tal proposito Allieri ha rilevato che l'inclusione dello shipping nell'EU ETS e la revisione della direttiva ETD si tradurranno automaticamente in un aumento del costo dell'energia, mentre a seguito dell'adozione del regolamento AFID bisognerebbe intervenire sul costo dell'energia elettrica di terra che nei porti verrebbe erogata alle navi. Le note dolenti arrivano proprio dalla valutazione dell'aumento del costo dell'energia determinato dall'EU ETS e dall'ETD. Lo studio spiega che la combustione di una tonnellata di Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO), il combustibile navale a basso tenore di zolfo, produce circa 3,1 tonnellate di CO₂ e che, nell'ambito dell'EU ETS, attualmente una quota di CO₂ è scambiata a 85 euro. Ciò comporta che per ogni tonnellata di fuel navale si dovrebbero aggiungere 263,5 euro di ulteriori costi. Inoltre, nell'ambito dell'ETD, applicando l'aliquota minima imposta dall'UE bisognerebbe aggiungere altri 37 euro/tonnellata. Il risultato finale è che per ogni tonnellata di VLSFO consumata bisognerebbe spendere circa 300 euro/tonnellata in più. Una tipologia di combustibile, il VLSFO, è necessario precisare come riferimento, che oggi nel porto di Rotterdam è prezzata circa 900 dollari (851 euro)/tonnellata. Lo studio di Assarmatori evidenzia, inoltre, che l'EU ETS e la direttiva ETD si inseriscono in un contesto di crescita molto sostenuta del prezzo dei combustibili rispetto ai livelli pre-pandemia. Ricordando che il prezzo pre-pandemia del fuel era di 400 euro/tonnellata e che oggi è salito a circa 1.000 euro/tonnellata, il documento sottolinea che con l'EU ETS e con l'ETD il prezzo crescerà ulteriormente ad oltre 1.300 euro/tonnellata, determinando

Informare

Focus

un incremento del +325% del costo dell' energia che per molte compagnie di navigazione rappresenta più del 50% dei costi operativi delle navi. L' analisi di Assarmatori precisa poi, per rendere noti quali sono i consumi annuali della flotta ro-pax italiana e i relativi quantitativi annui di emissioni di gas serra, che nel 2019 le navi della flotta di cabotaggio hanno consumato circa 1,25 milioni di tonnellate di fuel ed emesso circa 3,90 milioni di tonnellate di CO₂, mentre nello stesso anno il totale delle emissioni di CO₂ in Italia è stato pari a 418 milioni di tonnellate, volume a cui la flotta di cabotaggio ha contribuito per lo 0,9%. Lo studio quantifica quindi in oltre 275 milioni di euro all' anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per la Sardegna e per le Autostrade del Mare, gli ulteriori costi che il settore che opera la flotta di cabotaggio dovrà sostenere a seguito dell' introduzione dell' EU ETS, costi che - puntualizza il documento - saliranno a 320 milioni di euro con l' introduzione dell' ETD ma che potrebbero arrivare addirittura a 380 milioni qualora, per l' energia, si adottasse il livello delle accise industriali. Per ciascuna nave si tratterebbe di quasi 3,5 milioni di euro in più all' anno, ha rilevato Allieri illustrando quale potrà essere il costo aggiuntivo per passeggero imbarcato sulle navi ro-pax impiegate nei collegamenti di lungo raggio: su un totale di 9,0 milioni di passeggeri trasportati, stimando pari a 260-290 milioni di euro il costo determinato dall' EU ETS e dall' ETD, l' ulteriore costo per passeggero sarebbe di circa 30 euro, cifra - ha evidenziato - che è pari a circa il 70% dell' attuale prezzo del biglietto per un passaggio di ponte, che è solitamente la tariffa più bassa per imbarcarsi su un traghetto. Inevitabile chiedersi - come hanno fatto Allieri e Cogliolo - chi sosterrà questi ulteriori oneri, essendo presumibile, anzi, verosimile, che se una parte di questi costi sarà coperta dagli armatori o dagli operatori delle navi, un' altra sarà a carico degli utenti dei servizi marittimi e un' altra parte ancora, probabilmente, sarà a carico dello Stato nel quadro dei servizi per garantire la continuità territoriale. Quanto alla sola industria dello shipping, Assarmatori ritiene che «alcune iniziative messe in campo per favorire la sostenibilità ambientale rischiano di mettere in crisi seriamente e per taluni aspetti in modo irreparabile il trasporto marittimo, con impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l' approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l' industria turistica». Si tratta di dati - ha commentato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - «che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti e che purtroppo confermano quanto la nostra associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione Europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare. Questi due studi testimoniano tutto ciò con numeri, dati e analisi incontrovertibili, che dovrebbero essere tenuti in debita considerazione a livello nazionale ed europeo prima di adottare norme che impattano così pesantemente sul settore, compiendo scelte ideologiche che, oltre a non garantire davvero la sostenibilità ambientale, andrebbero

Informare

Focus

a minare anche quella economica e sociale».

Informatore Navale

Focus

MSC Crociere presenta il tour di 22 giorni tra isole da sogno, in Groenlandia in Crociera

L'itinerario estivo di MSC, 22 giorni da favola verso l'isola più grande del pianeta, che è anche la nazione meno densamente popolata. Passando per Islanda, Isole Orcadi e Copenhagen, partenza il 10 luglio alle porte di Berlino MSC Crociere ha inserito nella programmazione estiva un tour tra isole da sogno in grado di arrivare fino alla misteriosa Groenlandia. La "Terra verde" rappresenterà il culmine di un'esperienza da favola di un viaggio unico a bordo di MSC Poesia, in partenza il 10 luglio da Warnemunde, in Germania, alle porte di Berlino 22 giorni tra soste e navigazione nei mari del nord con tappe nel Regno Unito, Islanda e Isole Orcadi, in Scozia, a contorno di una magica traversata verso gli estremi dell'Oceano Atlantico. Una volta giunti in Groenlandia tappa a Nuuk, la capitale più a Nord del mondo raggiungibile solo via mare o via aereo. Porto peschereccio, è il più grande centro commerciale, si trova alla bocca del fiordo Godthåbsfjorden, sulla costa occidentale dell'isola, a circa 240 km a sud del Circolo polare artico e a circa 10 km dalle coste del Mare del Labrador, sulla costa sud-occidentale del Paese. Sulla città incombe la maestosa montagna Sermitsiaq, che può essere vista da ogni angolo della località; Poi sarà la volta del grazioso villaggio colorato di Ilulissat, capoluogo del comune di Avannaata, il cui nome significa gli iceberg, proprio in questa zona si staccano immensi blocchi dal ghiacciaio di Icecap, largo 5 km e di spessore sconosciuto, il più grande ghiacciaio del mondo al di fuori dell'Antartide. La maggior parte degli iceberg sostano poi nel fiordo gelato, il Kangia, una delle mete più ambite del turismo groenlandese, Patrimonio dell'umanità dal 2004. Mozzafiato sarà il passaggio nello stretto di Prins Christian Sund, caratterizzato da un gruppo di isolette a sud in cui si trova Capo Farvel, all'estremo meridionale della costa, tra Oceano Atlantico ad est e Mare del Labrador ad ovest. Luogo noto per i suoi imponenti ghiacciai, montagne, cascate, iceberg e fiordi. Oltre per l'osservazione della fauna selvatica. Un corso d'acqua semplicemente spettacolare, che si apre solo in estate quando gli enormi blocchi di ghiaccio si sciolgono, questo percorso seducente merita di essere esplorato, con i suoi paesaggi sorprendenti punteggiati da svettanti montagne innevate, magnifici ghiacciai e scogliere di granito. Chiude l'esperienza groenlandese la suggestiva città di Qaqortoq, la più grande città del sud della Groenlandia, oltre 3.000 abitanti, il suo nome significa la bianca, anche se d'estate qui sbocciano innumerevoli fiori selvatici di ogni colore. Si trova a 450 km in linea d'aria da Nuuk (anche se il percorso via terra è molto maggiore); si può raggiungere con traghetti e voli giornalieri, ma anche con il trekking da alcune cittadine limitrofe. In questa città vengono prodotti i mantelli di pelle di foca. Qaqortoq, dato il clima relativamente tiepido, vanta l'unica fontana della Groenlandia, alla cui base vengono scritti i nomi dei cittadini vivi e morti in lettere d'ottone; vi si trova un



Informatore Navale

Focus

museo sulla storia e la cultura del luogo, ed anche un' enorme scultura di roccia, Stone and Man di Aka Høegh. Ma Qaqortoq è soprattutto il punto di partenza di escursionisti che si dirigono verso vicine attrazioni turistiche: il lago Tasersuaq, il Cairn di Peter e la principale, Hvalsey, un antico insediamento scandinavo di cui sono rimaste solo rovine: qui, secondo gli annali islandesi (dove è chiamata Flateyjarbók) nel XV secolo vi furono molti roghi di streghe.

Informazioni Marittime

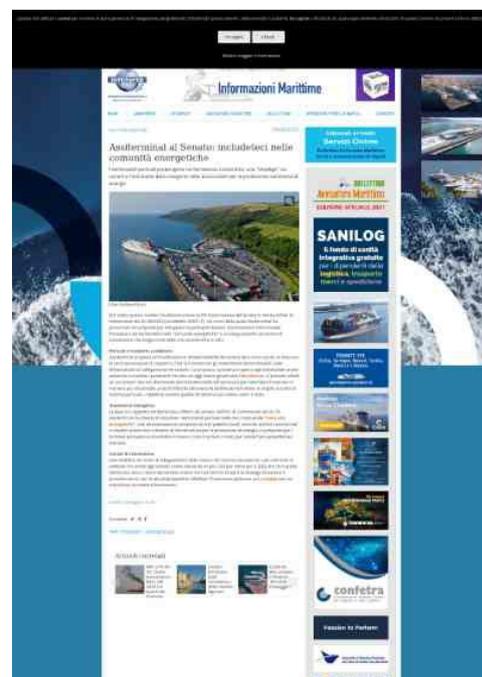
Focus

Assiterminal al Senato: includeteci nelle comunità energetiche

I terminalisti portuali propongono un ferrobonus orizzontale, uno "stop&go" sui canoni e l' inclusione della categorie nelle associazioni per la produzione autonoma di energia

Si è svolta questa mattina l' audizione presso la VIII Commissione del Senato in merito all' iter di conversione del DL 68/2022 (cosiddetto MIMS III) nel corso della quale Assiterminal ha presentato tre proposte per sviluppare la portualità italiana: incentivazione intermodale, l' inclusione dei terminalisti nelle "comunità energetiche" e un adeguamento sui canoni di concessione che tenga conto delle crisi economiche in atto. Ferrovie e trasporto combinato Assiterminal propone un' incentivazione all' intermodalità ferroviaria da e verso i porti, in linea con le reti transeuropee di trasporto (TEN-T) e favorendo gli investimenti dei terminalisti sulle infrastrutture di collegamento ferroviario. La proposta normativa è aperta agli stakeholder anche andando a rivedere i parametri che sino ad oggi hanno governato il ferrobonus . Si prevede infatti un successivo decreto direttoriale del ministero delle Infrastrutture per estendere l' incentivo in maniera più orizzontale, anziché filtrarlo attraverso la distribuzione tramite le singole autorità di sistema portuale. L' obiettivo avviare questo ferrobonus più esteso entro il 2025. Transizione energetica La base è il rapporto tra domanda e offerta dei privati.

Nell' iter di conversione del DL 50 Assiterminal ha chiesto di includere i terminalisti portuali nelle neo costituite " comunità energetiche ", cioè un' associazione composta da enti pubblici locali, aziende, attività commerciali o cittadini privati che si dotano di infrastrutture per la produzione di energia. La proposta per i terminal portuali è la possibilità di creare consorzi privati o misti, per renderli più appetibili sul mercato. Canoni di concessione Una modifica nei criteri di adeguamento della misura del canone concessorio, «più aderente al contesto ma anche agli scenari: siamo reduci da un più 7,95 per cento per il 2022 che ha in parte sterilizzato alcuni ristori del biennio covid e non vorremmo trovarci in analoga situazione il prossimo anno, con le attuali prospettive inflattive. Proponiamo pertanto uno stop&go per un riequilibrio economico-finanziario».



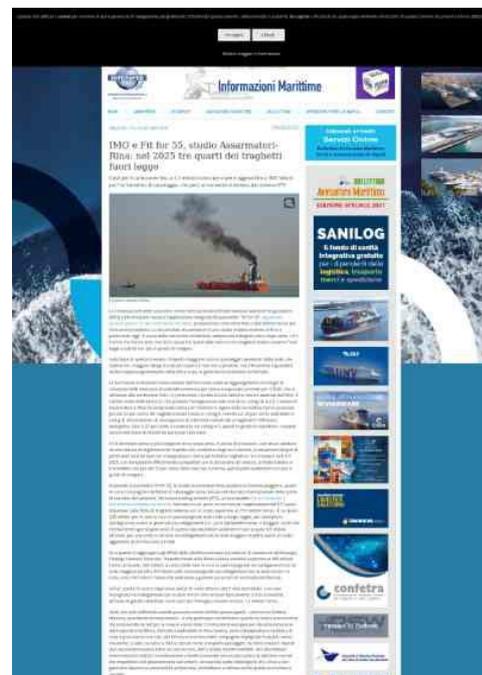
Informazioni Marittime

Focus

IMO e Fit for 55, studio Assarmatori-Rina: nel 2025 tre quarti dei traghetti fuori legge

Costi per il carburante fino a 1,2 milioni l' anno per nave e aggravii fino a 300 milioni per l' armamento di cabotaggio, che però al momento è escluso dal sistema ETS

La combinazione delle prossime norme internazionali dell' International Maritime Organization (IMO) sulle emissioni navali e l' applicazione integrale del pacchetto "Fit for 55", approvato qualche giorno fa dal Parlamento europeo , produrranno costi extra fino a 300 milioni l' anno per l' armamento italiano. Lo ha calcolato Assarmatori in uno studio redatto insieme al Rina e presentato oggi. A causa delle normative ambientali, sempre più stringenti anno dopo anno, c' è il rischio che fra tre anni, nel 2025, quasi tre quarti delle navi ro-ro e traghetti italiani saranno fuori legge e quindi non più in grado di navigare. Sulla base di questo scenario, l' impatto maggiore sarà sui passeggeri pendolari delle isole, che subiranno i maggiori disagi tra servizi sospesi e navi non operative, ma il fenomeno riguarderà anche l' approvvigionamento delle merci e più in generale la continuità territoriale. Le normative ambientali internazionali dell' IMO sono volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di anidride carbonica per carico trasportato previste per il 2030, che si allineano alle conferenze ONU. In particolare, si tratta di una delle tre misure adottate dall' IMO, il Carbon index indicator (CII), che prevede l' assegnazione alle navi di un rating da A a E. L' analisi di Assarmatori e Rina ha evidenziato come con l' entrata in vigore della normativa l' anno prossimo più del 23 per cento dei traghetti italiani risulta in rating E, mentre un 40 per cento andrebbe in rating D, necessitando di conseguenza di interventi radicali atti a migliorare l' efficienza energetica. Solo il 37 per cento è compreso nel rating A-C, quindi in grado di rispettare i requisiti senza l' adozione di modifiche particolari alla nave. Il CII diventerà sempre più stringente anno dopo anno. A parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione nel giro di pochi anni sarà sempre più impegnativa e critica per la flotta traghetti e ro-ro italiana: entro il 2025, con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore, la flotta italiana si troverebbe con più del 73 per cento delle navi non a norma, quindi potenzialmente non più in grado di navigare. Passando al pacchetto Fit for 55, lo studio Assarmatori-Rina analizza lo scenario peggiore, quello in cui le compagnie marittime di cabotaggio siano incluse nel mercato internazionale delle quote di scambio del carbonio, l' emission trading scheme (ETS), un' eventualità che al momento il Parlamento europeo ha escluso . Nel caso in cui, però, ne sia incluso l' applicazione dell' ETS potrà impattare sulla flotta di traghetti italiana con un costo superiore ai 275 milioni l' anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro e ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, per esempio in Sardegna ma anche in generale nei collegamenti tra i porti del Mediterraneo. Il maggior costo che mediamente ogni singola



Informazioni Marittime

Focus

unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all' anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta. Se a questo si aggiungono gli effetti della direttiva europea sul sistema di tassazione dell' energia, l' Energy Taxation Directive, l' impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni l' anno. Di questi, 300 milioni a carico delle navi ro-ro e ro-pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 milioni sulle navi impegnate nei collegamenti con le isole minori. In tutto, circa 350 milioni l' anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale. Infine, poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5 mila tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori che consumi tipicamente 3 mila tonnellate all' anno di gasolio vedrebbe i suoi costi per l' energia crescere di circa 1,2 milioni l' anno. «Dati che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti - commenta Stefano Messina, presidente di Assarmatori - e che purtroppo confermano quanto la nostra associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare. Questi due studi testimoniano tutto ciò con numeri, dati e analisi incontrovertibili, che dovrebbero essere tenuti in debita considerazione a livello nazionale ed europeo prima di adottare norme che impattano così pesantemente sul settore, compiendo scelte ideologiche che, oltre a non garantire davvero la sostenibilità ambientale, andrebbero a minare anche quella economica e sociale».

Due negli USA con la flotta Carnival

GENOVA - Costa Crociere annuncia un nuovo programma per le prossime stagioni di Costa Venezia e Costa Firenze in collaborazione con Carnival Cruise Line, con la creazione di un nuovo concetto di crociera COSTA® by CARNIVAL® dedicato agli ospiti Nordamericani di Carnival; programma che debutterà nella primavera del 2023, quando Costa Venezia si unirà alla flotta Carnival. Costa Venezia sarà seguita da Costa Firenze, che arriverà nella primavera del 2024. Carnival opererà Costa Venezia e Costa Firenze con un'offerta che coniugherà lo stile italiano di Costa con l'ottimo servizio, il cibo e l'intrattenimento che gli ospiti di Carnival apprezzano. Nel frattempo, le navi continueranno ad effettuare gli itinerari Costa previsti fino a quando non saranno consegnate a Carnival. 'Siamo entusiasti di vedere queste iconiche navi Costa fare il loro debutto negli Stati Uniti sotto la guida e la gestione del nostro marchio gemello. Costa metterà a disposizione le sue bellissime navi dal design italiano e Carnival offrirà divertimento in stile italiano' ha dichiarato Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere. 'Vista la lenta ripartenza delle operazioni in Asia e il forte riavvio delle crociere negli Stati Uniti, abbiamo deciso di cogliere questa opportunità per permettere ai tanti ospiti Nordamericani di apprezzare le caratteristiche uniche delle nostre navi, creando sinergie all'interno di questo importante mercato'. 'Questa è per noi una straordinaria opportunità di operare altre due bellissime navi della classe Vista negli Stati Uniti e di offrire un'esperienza unica a coloro che amano la cultura, il cibo e l'atmosfera dell'Italia', ha dichiarato Christine Duffy, presidente di Carnival Cruise Line. 'Ci sono diverse modalità con cui intendiamo creare un'esperienza coinvolgente per i nostri ospiti che sceglieranno una crociera su queste navi che, con i loro elementi di design italiano, ristoranti e negozi, offriranno l'intrattenimento di Carnival facendo leva sullo spirito italiano della nostra compagnia gemella Costa'. Costa Crociere sta informando i propri partner commerciali e gli ospiti di questi cambiamenti e comunicherà a breve quali navi sostituiranno Costa Venezia e Costa Firenze sugli itinerari previsti e confermati, incluso il programma esclusivo in Turchia con partenza da Istanbul.



I porti italiani si difendono, insufficiente è la politica

Giachino: grave che il tema della portualità, resti ai margini della agenda politica nazionale

Vezio Benetti

GENOVA I porti italiani si difendono e fanno tutto ciò che possono, a essere insufficiente è la politica logistica degli ultimi Governi Mi spiace ma concordo con le tesi del presidente di Federagenti Alessandro Santi. Scrive Mino Giachino in una nota inviata al nostro quotidiano. Malgrado il raddoppio del canale di Suez offrì al nostro Paese la grande opportunità di crescere nella logistica, sino ad oggi rimane una occasione persa. La efficienza della logistica italiana è rimasta ai livelli di cui si parlava nel Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 che proposi alla approvazione della Consulta Nazionale dei Trasporti e della logistica. Se la ottava economia mondiale ha un sistema logistico che si colloca al 19esimo posto nel Logistic Performance Index della Banca Mondiale è chiaro che la efficienza della logistica pubblica italiana ha un gap competitivo che viene addossato al sistema economico nazionale che ricordo a tutti vive di import e export. Senza l'aumento delle esportazioni negli ultimi dieci anni il Pil italiano sarebbe stato negativo. Ritardi nel collegamento dei porti alla rete ferroviaria, costo della manovra ferroviaria troppo alto, sportello unico dei controlli portuali fermo da oltre un decennio, ritardi nella costruzione della Tav, del Terzo Valico e del Brennero, blocco della Gronda autostradale di Genova, lavori di manutenzione straordinaria sulle autostrade tardivi e concentrati che creano code e allungamento dei tempi di viaggio e che rendono ridicola la richiesta di aumento delle tariffe autostradali. Ma qui conto sul lavoro della Autorità dei Trasporti. Visti i ritardi nella politica logistica nazionale, prosegue Giachino, cercare di accentrare il coordinamento nazionale delle Autorità portuali sarebbe rischioso, meglio salvaguardare la autonomia di gestione dei porti . Grave che il tema della portualità, così importante dal punto di vista economico e occupazionale, resti ai margini della agenda politica. Anche questa legislatura si concluderà purtroppo senza la riforma degli interporti e con le ZIs ancora ferme. Per fortuna, conclude Giachino, che nella stagione 2008-2009 quando ebbi l'onore di far parte del Governo ideammo il Ferrobonus, sbloccammo il Marebonus e gli incentivi al rinnovo del parco circolante dei mezzi pesanti, misure importantissime e innovative per la sostenibilità adottate mentre Greta andava ancora all'asilo. Contiamo molto nella attuazione del Pnrr nel quale figurano investimenti strategici come la Nuova Diga foranea al porto di Genova e il completamento delle tratte italiane dei Corridoi ferroviari Ten-T. Infrastrutture e maggiori traffici portuali potranno dare un importante contributo al rilancio della economia italiana e alla riduzione del peso del debito pubblico.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with links for 'M', 'SC', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL', and social media icons. Below this, the main article is displayed with the title 'I porti italiani si difendono, insufficiente è la politica' and the author 'Vezio Benetti'. A photo of Vezio Benetti is visible. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'MAGISTRATO' button. Below the article, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ULTIME POPOLARI'.

Santi di Federagenti: 'Si parla poco dei porti italiani perché funzionano ma ecco perché ha prestazioni mediocri'

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 2 minuti Roma - 'Si parla poco dei porti italiani perché funzionano. Ma gli stessi porti sono parte caratterizzante di un sistema logistico italiano che ha prestazioni mediocri galleggiando al 19° posto mondiale del Logistic Performance Index (World Bank) dietro a tanti paesi europei'. Così Alessandro Santi, presidente di Federagenti. Premesso che "questo sistema logistico inefficiente costa alle imprese italiane l' 11% in più rispetto a un competitor europeo (CDP)" ecco l' affondo: "Il sistema portuale italiano si colloca fra i primi 25 al mondo per numero di toccate di navi container ma è al 18° posto per efficienza di sbarco con un tempo medio di 0,92 giorni contro la media di 0,71 indicata da UNCTAD " . 'Ma il sistema portuale italiano - prosegue Santi - è sempre quello che per ottenere risposte deve confrontarsi con 8 ministeri diversi e dove la parola semplificazione è la più invocata da tutti ma che nei fatti non trova applicazione'. Secondo Federagenti l' esempio più evidente che è stato richiamato anche durante l' assemblea di **Assoporti** è relativo ai dragaggi: in tutti i porti europei dragare i fondali rientra nell' ordinaria amministrazione gestionale dei porti, pur nel rispetto di sicurezza e ambiente. Nei porti italiani diventano, invece, incubi, attività straordinarie prive di ogni certezza in termini di tempi ma anche di fattibilità: ciò determina perdita di competitività e strategicità dei porti stessi, a vantaggio spesso di porti extranazionali. 'Ma dei porti non si parla neppure a livello governativo o parlamentare. Poco importa che oggi nel totale riassetto delle catene logistiche, si determina la necessità di maggiore efficienza e maggiori pescaggi visto che anche le navi che trasportano materie prime (grano, acciaio, argille) saranno più grandi perché impegnate su rotte alternative al Mar Nero come India, Brasile, Malesia, Canada e necessiteranno quindi di porti più 'profondi' e competitivi. Venezia porto simbolo dell'immobilismo ambientale' ha subito un ennesimo stop in questi giorni da parte della commissione VIA/VAS sul Piano Morfologico, evidenziando una volta di più i danni derivanti da competenze sparse su più ministeri'.



Le norme IMO e Fit for 55 "silurano" i traghetti italiani

Redazione Seareporter.it

Il 73% della flotta ro-ro rischia di essere fuori legge e i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni di euro all' anno. Allarme da due studi di Assarmatori Roma, 28 giugno 2022 -Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di navi ro-ro e di traghetti a causa dell' applicazione delle nuove norme IMO sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto Fit for 55. Due dati di sintesi: nel 2025 il 73% delle navi ro-ro e traghetti italiani risulteranno non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. L' impatto delle nuove disposizioni si tradurrà inoltre in extra costi per oltre 300 milioni di euro all' anno. Ciò significa che alcune iniziative messe in campo per favorire la sostenibilità ambientale rischiano di mettere in crisi seriamente e per taluni aspetti in modo irreparabile il trasporto marittimo, con impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l' approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l' industria turistica. Lo dimostrano in modo inequivocabile due studi, uno realizzato da RINA per Assarmatori relativo all' applicazione alla flotta ro-ro pax italiana delle misure adottate dall' IMO volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 per carico trasportato previste per il 2030, l' altro elaborato dalla struttura di Assarmatori con focus sull' impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci per le isole maggiori e minori e alle Autostrade del Mare. Entrambi gli studi sono stati presentati oggi nel corso di una conferenza stampa. Lo studio svolto da RINA per Assarmatori sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come tale flotta si posizioni, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto ad una tra le misure adottate dall' IMO, la valutazione del 'CARBON INDEX INDICATOR', CII. Tale misura prevede l' assegnazione alle navi di un rating da A a E, in cui la prima fascia, 'rating A', raggruppa le navi con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse e l' ultima quelle con le prestazioni peggiori. L' analisi ha evidenziato come già a partire dal prossimo anno, all' entrata in vigore della normativa, più del 23% dei traghetti italiani risulta in ultima fascia e non ottemperare alla norma (rating E) e come un ulteriore 40% necessiterebbe di interventi radicali atti a migliorare l' efficienza energetica nel breve termine (rating D). Solo il 37% del naviglio sarebbe in grado di rispettare i requisiti senza l' adozione di ulteriori misure (rating A-B-C). Il CII richiesto per mantenere la conformità avrà valori via via più stringenti nel corso dei prossimi anni e l' analisi sottolinea come, a parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione sarà sempre più impegnativa e critica nel breve volgere di pochi anni. Nel giro di tre anni,



Sea Reporter

Focus

e quindi entro il 2025 (con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore), la flotta italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. Lo studio condotto da Assarmatori circa l' applicazione del pacchetto Fit for 55 al settore del trasporto passeggeri e merci per le isole maggiori e le isole minori evidenzia come, anche in considerazione dei concomitanti effetti delle norme IMO già in itinere, si stia prospettando una situazione ingestibile per la flotta dei traghetti italiani, adibita ai collegamenti di lungo e corto raggio. Dalle simulazioni eseguite si evince che la sola applicazione dell' ETS potrà impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all' anno, di cui quasi 230 milioni per le navi RoRo-Pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per la Sardegna e per le Autostrade del Mare. Il maggior costo che mediamente ogni singola unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all' anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta. Se a questo si aggiungono gli effetti della Energy Taxation Directive l' impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all' anno. Di questi, sarebbero quasi 300 i milioni relativi alle navi RoRo-Pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 i milioni per i collegamenti con le isole minori. Stiamo quindi parlando di circa 350 milioni di euro all' anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale. Poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5.000 tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori, che consumi tipicamente 3.000 tonnellate all' anno di gasolio, vedrebbe i suoi costi per l' energia crescere di circa 1,2 milioni di euro all' anno. 'Dati che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti - commenta Stefano Messina, Presidente di Assarmatori - e che purtroppo confermano quanto la nostra Associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione Europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare. Questi due studi testimoniano tutto ciò con numeri, dati e analisi incontrovertibili, che dovrebbero essere tenuti in debita considerazione a livello nazionale ed europeo prima di adottare norme che impattano così pesantemente sul settore, compiendo scelte ideologiche che, oltre a non garantire davvero la sostenibilità ambientale, andrebbero a minare anche quella economica e sociale'. Studio sull' impatto delle misure previste dal pacchetto europeo 'Fit for 55' sulla flotta di cabotaggio italiana Studio sull' impatto delle misure previste dal pacchetto europeo 'Fit for 55' sulla flotta di cabotaggio italiana Studio sull' impatto delle misure previste dal pacchetto europeo 'Fit for 55' sulla flotta di cabotaggio italiana.

MSC crociere, in Groenlandia per un tour di 22 giorni tra isole da sogno

Redazione Seareporter.it

L'itinerario estivo di MSC, 22 giorni da favola verso l'isola più grande del pianeta, che è anche la nazione meno densamente popolata. Passando per Islanda, Isole Orcadi e Copenhagen. Partenza il 10 luglio alle porte di Berlino. MSC Crociere ha inserito nella programmazione estiva un tour epico tra isole da sogno in grado di arrivare fino alla misteriosa e immensa Groenlandia. La 'Terra verde' rappresenterà il culmine di un'esperienza da favola di un viaggio unico a bordo di MSC Poesia, in partenza il 10 luglio da Warnemunde, in Germania, alle porte di Berlino. 22 giorni tra soste e navigazione nei mari del nord con tappe nel Regno Unito, Islanda e Isole Orcadi, in Scozia, a contorno di una magica traversata verso gli estremi dell'Oceano Atlantico. Una volta giunti in Groenlandia t appa a Nuuk, la capitale più a Nord del mondo raggiungibile solo via mare o via aereo. Porto peschereccio, è il più grande centro commerciale, si trova alla bocca del fiordo Godthåbsfjorden, sulla costa occidentale dell'isola, a circa 240 km a sud del Circolo polare artico e a circa 10 km dalle coste del Mare del Labrador, sulla costa sud-occidentale del Paese. Sulla città incombe la maestosa montagna Sermitsiaq, che può essere vista da ogni angolo della località; Poi sarà la volta del grazioso villaggio colorato di Ilulissat, capoluogo del comune di Avannaata, il cui nome significa gli iceberg, proprio in questa zona si staccano immensi blocchi dal ghiacciaio di Icecap, largo 5 km e di spessore sconosciuto, il più grande ghiacciaio del mondo al di fuori dell'Antartide. La maggior parte degli iceberg sostano poi nel fiordo gelato, il Kangia, una delle mete più ambite del turismo groenlandese, Patrimonio dell'umanità dal 2004. Mozzafiato sarà il passaggio nello stretto di Prins Christian Sund, caratterizzato da un gruppo di isolette a sud in cui si trova Capo Farvel, all'estremo meridionale della costa, tra Oceano Atlantico ad est e Mare del Labrador ad ovest. Luogo noto per i suoi imponenti ghiacciai, montagne, cascate, iceberg e fiordi. Oltre per l'osservazione della fauna selvatica. Un corso d'acqua semplicemente spettacolare, che si apre solo in estate quando gli enormi blocchi di ghiaccio si sciolgono, questo percorso seducente merita di essere esplorato, con i suoi paesaggi sorprendenti punteggiati da svettanti montagne innevate, magnifici ghiacciai e scogliere di granito. Chiude l'esperienza groenlandese la suggestiva città di Qaqortoq, la più grande città del sud della Groenlandia, oltre 3.000 abitanti, il suo nome significa la bianca, anche se d'estate qui sbocciano innumerevoli fiori selvatici di ogni colore. Si trova a 450 km in linea d'aria da Nuuk (anche se il percorso via terra è molto maggiore); si può raggiungere con traghetti e voli giornalieri, ma anche con il trekking da alcune cittadine limitrofe. In questa città vengono prodotti i mantelli di pelle di foca. Qaqortoq, dato il clima relativamente tiepido, vanta l'unica fontana della Groenlandia, alla cui base vengono scritti i nomi dei cittadini vivi e morti



Sea Reporter

Focus

in lettere d'ottone; vi si trova un museo sulla storia e la cultura del luogo, ed anche un' enorme scultura di roccia, Stone and Man di Aka Høegh. Ma Qaqortoq è soprattutto il punto di partenza di escursionisti che si dirigono verso vicine attrazioni turistiche: il lago Tasersuaq, il Cairn di Peter e la principale, Hvalsey, un antico insediamento scandinavo di cui sono rimaste solo rovine: qui, secondo gli annali islandesi (dove è chiamata Flateyjarbók) nel XV secolo vi furono molti roghi di streghe. L' itinerario completo Partenza da Warnemunde (Berlino, Germania), Tappe a Akureyri Isafjordur, (Islanda), passaggio per lo stretto di Prins Christian Sund, Nuuk, Ilulissat, Qaqortoq Groenlandia; Reykjavik(Islanda); Kirkwall (Isole Orcadi) Copenhagen (Danimarca) Warnemunde (Berlino, Germania)

Forum Medports 2022: le sfide della digitalizzazione nel Mediterraneo

Con una digitalizzazione di successo negli smartport connessi, è possibile raggiungere gli obiettivi della transizione verde per l'industria del trasporto marittimo a livello mondiale.

Redazione

Milano - Da diversi anni a questa parte, e soprattutto dall' inizio della crisi di Covid-19, la digitalizzazione è emersa chiaramente come uno dei motori e dei pilastri fondamentali per lo sviluppo di un' industria marittima globale più sostenibile e resiliente. Con una digitalizzazione di successo negli smartport connessi, è possibile raggiungere gli obiettivi della transizione verde per l' industria del trasporto marittimo a livello mondiale. Per l' associazione MEDports, associazione che riunisce le principali autorità portuali del MED creata nel 2018, è giunto il momento di creare le condizioni per uno scambio approfondito tra esperti e utenti della digitalizzazione nell' industria marittima. Di conseguenza, l' Associazione MEDports terrà il suo Forum annuale MEDports a Civitavecchia, Italia, il 7 e 8 luglio 2022. Il Forum è organizzato dall' Associazione MEDports e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Porto di Civitavecchia. Data l' importanza dell' argomento, Union for Mediterranean ha deciso di sponsorizzare l' evento e di parteciparvi attivamente. Prima della pandemia, il MEDports forum era la conferenza in cui tutti gli attori dei porti e del trasporto marittimo dell' area MED si incontravano per confrontarsi su un tema specifico. Nel 2018, il tema principale del MEDports forum è stato il posto dei porti del Mediterraneo nel trasporto marittimo mondiale. Nel 2019, durante il forum è stata affrontata la questione delle sfide ambientali. Purtroppo, nel 2020, il forum MEDports dedicato alle risorse umane, alla formazione, alle competenze e alle abilità ha dovuto essere cancellato a causa della pandemia, così come nel 2021. Tenendo presente il successo delle due prime edizioni, l' associazione MEDports ha deciso di rilanciare nel 2022 il concetto di forum MEDports. Per questo motivo, il MEDports Forum 2022, intitolato L E SFIDE DELLA DIGITILIZZAZIONE NEL MEDITERRANEO, sarà un luogo di incontro e di scambio di opinioni, idee e buone pratiche tra i rappresentanti delle istituzioni internazionali, gli esperti del trasporto marittimo e delle attività portuali e i principali membri dei porti, al fine di assistere i porti del Mediterraneo nella costruzione di un settore marittimo resiliente, progressivo e vivace attraverso l' uso della digitalizzazione. I porti sono cambiati: in una visione tradizionale, il porto è solo un' interfaccia tra l' entroterra e l' estero. Ma con l' evoluzione dell' economia mondiale, il ruolo dei porti si è evoluto e la maggior parte di essi sono diventati ecosistemi, nodi strategici, piattaforme logistiche e industriali. Infine, l' ultima evoluzione è il risultato di tre transizioni: la transizione economica, la transizione digitale e la transizione verde. In questa visione olistica, i porti sono una rete che collega molte reti diverse come la rete logica, la rete di comunicazione, la rete di informazione o la rete energetica. I porti stanno diventando connessi e collegano piattaforme



Ship Mag

Focus

industriali e logistiche. L'associazione MEDports ritiene che ciò sia particolarmente vero per i porti MED, vista la loro posizione strategica nelle vie del commercio internazionale. Nel Mar Mediterraneo, molti porti hanno investito diversi anni per creare le condizioni positive per consentire il passaggio dalla visione tradizionale alla visione olistica. Per le autorità portuali del Mediterraneo, in generale, gli obiettivi principali per lo sviluppo delle attività portuali ruotano attorno a queste tre transizioni: -La prima transizione è la ricerca costante di soluzioni logistiche con la più bassa impronta di carbonio grazie allo sviluppo dell'intermodalità e della multimodalità, alla massificazione del trasporto e a un uso più intensivo di modalità più ecologiche come la ferrovia o la navigazione interna. La transizione verde per i porti potrebbe essere riassunta come segue: - Contribuire alla decarbonizzazione degli usi - incoraggiare la produzione di energia verde di oggi e di domani - Promuovere l'economia circolare e l'innovazione L'associazione MEDports ha dedicato un seminario nell'aprile 2022 a questa transizione. Il seminario ha riunito tutti gli attori della catena di approvvigionamento che passa attraverso i porti. Visto il successo di questo seminario, l'associazione MEDports ha deciso di preparare una seconda edizione per il 2023, in vista dell'attuazione della zona ECA nei porti MED nel 2024. L'ultima transizione da affrontare è quella digitale. Tenendo conto delle sfide e delle conseguenze di questa transizione digitale nei porti, l'associazione MEDports ha deciso di dedicare il suo forum annuale a questo argomento. Il Forum MEDports si concentrerà su come la digitalizzazione sia fondamentale per costruire una regione resiliente e progressista che possa raggiungere gli obiettivi della transizione verde, la consapevolezza del cambiamento climatico, migliorare la sicurezza delle operazioni portuali e fornire una maggiore efficienza logistica nel settore marittimo. Il tema della digitalizzazione è stato ampiamente sostenuto e incoraggiato dalle istituzioni internazionali e dagli attori commerciali internazionali in tutti i continenti, per questo motivo durante il MEDports Forum 2022 diversi relatori dell'Associazione Internazionale dei Porti e delle Portiere, della Banca Mondiale, dell'Organizzazione Marittima Internazionale, dell'Organizzazione Europea dei Porti Marittimi e di diverse autorità portuali parteciperanno a sessioni dedicate allo stato dell'arte della digitalizzazione nel Mediterraneo, alle sue sfide e ai fattori chiave di successo. Leggi il programma e i nomi dei relatori Durante i due giorni dell'evento, le sfide saranno controbilanciate dai vantaggi della digitalizzazione, affrontando il modo in cui il MEDports stesso affronta la digitalizzazione e analizzando la spinta alla digitalizzazione all'interno delle organizzazioni internazionali. Le esperienze condivise dai rappresentanti delle autorità portuali e dagli esperti sui tipi di strumenti e progetti di digitalizzazione implementati nei loro porti. Il Forum risponderà anche al quadro della digitalizzazione nel Mediterraneo e si concluderà con casi aziendali sulla cybersecurity, la governance e l'innovazione. Quali sono i vantaggi della digitalizzazione nell'industria marittima? Lavoro a distanza Analisi in tempo reale Informazioni automatizzate Evitare i rischi informatici Riduzione degli errori Riduzione dei costi e aumento dei margini di profitto Riduzione del consumo di carburante e utilizzo di fonti di energia diverse - Transizione verde Riduzione dei tempi

Ship Mag

Focus

di transito Migliorare la tracciabilità ecc. In quanto spazio marittimo che collega tre continenti e vero crocevia del commercio internazionale, il Mediterraneo è al centro di questa rivoluzione digitale. È arrivato il momento dell'Associazione MEDports, che oggi riunisce 24 grandi porti del Mediterraneo, che rappresentano oltre il 70% del traffico totale nel Mediterraneo, rendendola uno spazio ideale per la condivisione delle conoscenze e delle migliori pratiche, oltre che per unire le forze su diverse questioni relative alle attività portuali e al settore marittimo. L'Associazione MEDports sarà quindi presente al FORUM con tutti i suoi membri, entrambe le autorità portuali: 1) Porto di Tolone 2) Porto di Bejaia 3) Porto di Durazzo 4) Porto di Venezia 5) Porto di Arzew 6) Autorità portuale di Valencia 7) Porto di Capodistria 8) Autorità portuale di Tanger Med 9) Autorità portuale della Baia di Algeciras 10) Porto di Cartagena 11) Autorità portuale di Igoumenitsa SA 12) Porto di Sète 13) Porto di Barcellona 14) Porto di Bastia 15) Ufficio della Marina Mercantile e dei Porti (OMMP) 16) Porti di Roma (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino) 17) Malta Freeport Corporation 18) ANP (Agence Nationale des Ports) 19) Porto di Marsiglia-Fos 20) Porto di Skikda 21) Porto di Taranto 22) Porto di Beirut 23) Porto di Salonicco (nuovo membro nel 2024) Oltre ai membri associati: 24) Istituto Mediterraneo di Formazione ai Mestieri del Mare (IMFMM) 25) Istituto di formazione portuale, Accademia araba per la scienza, la tecnologia e il trasporto marittimo. Riassumendo i rappresentanti dei porti di un totale di 12 Paesi del Mediterraneo: 1) Algeria 2) Albania 3) Egitto 4) Francia 5) Grecia 6) Italia 7) Libano 8) Marocco 9) Malta 10) Slovenia 11) Spagna 12) Tunisia Insieme, gli attori portuali di questi 12 Paesi lavorano su 6 obiettivi principali attraverso l'Associazione MEDports: 1) Raggiungere un'associazione equilibrata tra i porti del nord e del sud del Mediterraneo. 2) Esaminare le questioni relative alle attività portuali e al settore marittimo. 3) Informare i propri membri e ricercare posizioni comuni 4) promuovere gli interessi dei porti del Mediterraneo sulla scena internazionale 5) facilitare la creazione di collegamenti commerciali marittimi nell'area MED 6) Migliorare la visibilità globale dei porti MED. La promozione dei porti del Mediterraneo attraverso gli investimenti e la partecipazione dei porti membri dell'Associazione MEDports incoraggia il rafforzamento della rete MEDports, creando un'intelligenza collettiva attraverso lo scambio di buone pratiche. Uno dei nostri obiettivi principali è quello di promuovere i porti del Mediterraneo a livello internazionale, sperando di facilitare i collegamenti commerciali marittimi e di garantire una visibilità globale dei MEDports. Tuttavia, le nostre attività costanti consistono in eventi su attività urgenti nel settore portuale e marittimo, in programmi di formazione a disposizione dei nostri membri con istituzioni esperte e nella creazione di sezioni di networking e di incontro, dove i decisori possono dialogare. Nel corso dell'ultimo anno, il MEDports ha creato spazi di dialogo sia tra i suoi membri che su scala internazionale: Le azioni tenute nel 2020 e nel 2021 hanno dimostrato che attraverso i webinar e l'attenzione alla trasformazione digitale, possiamo procedere con la realizzazione delle nostre attività in tutto il settore. Dall'ottobre 2021, il MEDports ha creato diversi programmi di formazione per i suoi membri con istituzioni di alto livello, quali: 1) ottobre 2021 - Transizione energetica, tenuto

Ship Mag

Focus

dalla Escola Europea Intermodal Transport 2) febbraio 2021 - Resilienza della catena di approvvigionamento, tenuto dall' Istituto di formazione portuale - Accademia Araba 3) settembre 2022 - Green Port Blue Economy: come l' Autorità portuale sostiene i progetti sostenibili, tenuto dall' Istituto portuale di Marsiglia-Fos 4) 2023 - Trasformazione digitale, tenuto dalla Fondazione ValenciaPort 5) 2023 - Trasporto marittimo e catena di approvvigionamento, tenuto da IMFMM - Institut Méditerranéen de Formation aux Métiers de la Mer Rimanete sintonizzati sul sito web di MEDports <https://medports.org/> e sui social media <https://www.linkedin.com/in/medports-association/> per le date e le iscrizioni! Oltre a organizzare diversi eventi in loco e online, come il Seminario sulla transizione verde in collaborazione con il Porto di Algeciras nell' aprile 2022 <https://medports.org/blog/2022/04/29/green-transition-for-maritime-transport-seminar-april-28-2022/> e il Webinar sulle merci deperibili e refrigerate con l' Autorità portuale TANGER MED nel maggio 2022 <https://medports.org/blog/2022/05/17/may-17-2022-webinar-perishable-and-refrigerated-goods-logistic/> . L' Associazione MEDports ha partecipato a livello internazionale promuovendo la prospettiva dei porti del Mediterraneo; quest' anno ha partecipato al Forum des Mondes Méditerranéens tenuto dal Ministero degli Esteri francese su iniziativa del Presidente Macron nel febbraio 2022. Anche MARLOG-11, intitolato "Towards a Sustainable Blue Economy" in Egitto, MEDPorts è stato un co-organizzatore delle conferenze Marlog dal 2018, ma solo quest' anno la nostra associazione è stata riconosciuta attraverso la partecipazione alla mostra e la partecipazione di Philippe Guillaumet, Segretario Generale dell' associazione, come uno dei relatori principali, che ha giovato alla visibilità dell' associazione in Egitto e nella Regione Araba, e la conferenza LETExpo organizzata da ALIS a Verona, Italia, nel marzo 2022; l' evento è durato 4 giorni, con l' obiettivo di promuovere la logistica sostenibile e creare un unico momento di confronto sulle principali tematiche green a livello nazionale ed europeo. LETExpo ha visto la partecipazione dei principali attori del settore italiani e internazionali per costruire occasioni di dialogo sulle sfide del 2023 per la transizione del settore. Infine, il MEDports ha partecipato alla Mediterranean Ports and Shipping 2022 Exhibition and Conference nel maggio 2022. Per il secondo semestre del 2022, il MEDports ha iniziato a pianificare un seminario dedicato agli SMARTports nel MED, con l' obiettivo di portare i porti del Mediterraneo e il settore marittimo nella trasformazione digitale futura dei porti, facendo una panoramica approfondita di ciò che sono gli smartports nel MED e creando opportunità per i membri del MEDPorts di cooperare nella condivisione della visione e della situazione in tempo reale per lavorare insieme verso l' abbraccio, l' adozione e l' implementazione di tecnologie esistenti e nuove e valutare le opportunità per aumentare la sfida degli smartports a livello MED. Oltre a una giornata di formazione nell' ambito del progetto YEP-MED (YOUTH EMPLOYMENT IN PORTS OF THE MEDITERRANEAN) e di altri eventi e conferenze internazionali. Il FORUM MEDports 2022 è l' evento più importante dell' anno per l' Associazione MEDports e i suoi membri, soprattutto perché è il primo evento MEDports che si terrà di persona dal 2019, una riunione che ci permette di rinfrescare la connessione e il networking faccia a faccia. L' ultimo Forum MEDports si è tenuto nel 2019 e si è concentrato su Come le autorità

Ship Mag

Focus

portuali del Mediterraneo possono affrontare in modo proattivo la sfida ambientale? <https://medports.org/medports-forum-2019/> Tra testimonianze concrete, riflessioni di esperti e posizionamento di organizzazioni e istituzioni internazionali, il MEDports Forum 2022 è un' incredibile opportunità per tutti gli attori del mondo del trasporto marittimo di aggiornare le proprie conoscenze, scambiare le migliori pratiche e proiettarsi nel mondo di domani. Il Mar Mediterraneo è una piattaforma industriale e logistica mondiale, una piattaforma connessa, in grado di collegare i continenti, tutti i mercati e le persone. L' associazione MEDPorts, con tutti i suoi membri, mira a creare una rete dinamica e completa nel Mediterraneo, che contribuisca al successo di ogni porto membro. Dal 2018, l' associazione MEDports ha contribuito ad aumentare il livello di visibilità delle prestazioni dei porti del Mediterraneo grazie a una comunicazione permanente sui social network: l' associazione MEDports conta infatti oltre 7.700 follower su LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/medports-association/> e 525 follower su Twitter: <https://twitter.com/MEDportsAsso> .

Norme IMO e Fit for 55, l' allarme di Assarmatori: 'Nel 2025 fuori legge il 73% delle navi ro-ro e traghetti italiani'

'Inoltre i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni di euro all' anno'

Redazione

Genova - Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di navi ro-ro e di traghetti a causa dell' applicazione delle nuove norme IMO sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto Fit for 55. Due dati di sintesi: nel 2025 il 73% delle navi ro-ro e traghetti italiani risulteranno non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. L' impatto delle nuove disposizioni si tradurrà inoltre in extra costi per oltre 300 milioni di euro all' anno . Lo dimostrano in modo inequivocabile due studi, uno realizzato da RINA per Assarmatori relativo all' applicazione alla flotta ro-ro pax italiana delle misure adottate dall' IMO volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 per carico trasportato previste per il 2030, l' altro elaborato dalla struttura di Assarmatori con focus sull' impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, c on particolare riguardo al traffico passeggeri e merci per le isole maggiori e minori e alle Autostrade del Mare. Entrambi gli studi sono stati presentati oggi nel corso di una conferenza stampa. Lo studio svolto da RINA per Assarmatori sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come tale flotta si posizioni, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto ad una tra le misure adottate dall' IMO, la valutazione del 'CARBON INDEX INDICATOR', CII. "Tale misura prevede l' assegnazione alle navi di un rating da A a E, in cui la prima fascia, 'rating A', raggruppa le navi con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse e l' ultima quelle con le prestazioni peggiori. L' analisi ha evidenziato come già a partire dal prossimo anno, all' entrata in vigore della normativa, più del 23% dei traghetti italiani risulta in ultima fascia e non ottemperare alla norma (rating E) e come un ulteriore 40% necessiterebbe di interventi radicali atti a migliorare l' efficienza energetica nel breve termine (rating D). Solo il 37% del naviglio sarebbe in grado di rispettare i requisiti senza l' adozione di ulteriori misure (rating A-B-C). Il CII richiesto per mantenere la conformità avrà valori via via più stringenti nel corso dei prossimi anni e l' analisi sottolinea come, a parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione sarà sempre più impegnativa e critica nel breve volgere di pochi anni. Nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025 (con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore), la flotta italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare", si legge nella nota stampa di Assarmatori. Lo studio condotto da Assarmatori circa l' applicazione del pacchetto Fit for 55 al settore del trasporto passeggeri e merci per le isole maggiori e le isole minori evidenzia come, anche in considerazione dei concomitanti effetti delle norme IMO già in itinere, si stia prospettando



Ship Mag

Focus

una situazione ingestibile per la flotta dei traghetti italiani, adibita ai collegamenti di lungo e corto raggio. Dalle simulazioni eseguite si evince che la sola applicazione dell' ETS potrà impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all' anno, di cui quasi 230 milioni per le navi RoRo-Pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per la Sardegna e per le Autostrade del Mare. Il maggior costo che mediamente ogni singola unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all' anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta. "Se a questo si aggiungono gli effetti della Energy Taxation Directive l' impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all' anno. Di questi, sarebbero quasi 300 i milioni relativi alle navi RoRo-Pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 i milioni per i collegamenti con le isole minori. Stiamo quindi parlando di circa 350 milioni di euro all' anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale. Poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5.000 tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori, che consumi tipicamente 3.000 tonnellate all' anno di gasolio, vedrebbe i suoi costi per l' energia crescere di circa 1,2 milioni di euro all' anno", spiega ancora Assarmatori. 'Dati che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti - commenta Stefano Messina, Presidente di Assarmatori - e che purtroppo confermano quanto la nostra Associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione Europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare. Questi due studi testimoniano tutto ciò con numeri, dati e analisi incontrovertibili, che dovrebbero essere tenuti in debita considerazione a livello nazionale ed europeo prima di adottare norme che impattano così pesantemente sul settore, compiendo scelte ideologiche che, oltre a non garantire davvero la sostenibilità ambientale, andrebbero a minare anche quella economica e sociale'.

Msc mette l' Africa nel mirino: "Sarà il mercato del futuro"

Lo ha detto il numero uno di Msc, Soren Toft. Il colosso di Ginevra ha già deciso di investire in Africa comprando Bollore Africa Logistics per 6,4 miliardi.

Mauro Pincio

Genova - Msc punta decisamente sul business africano in vista del boom demografico. Il colosso di Gianluigi Aponte ha confermato il piano che vede il continente al centro della strategia durante il 10 Africa CEO Forum in Costa d'Avorio. " Sono un grande sostenitore dell' Africa perché penso che i dati demografici parlino da soli" ha detto l' amministratore delegato di Msc Soren Toft. Dal palco dell' evento, Toft ha aggiunto: "Ci aspettiamo tutti che gli 1,3 miliardi di abitanti dell' Africa saliranno a oltre 2 miliardi in circa 30 anni. L' Africa è quindi un posto in cui investire: il Pil pro capite aumenterà sicuramente" ha affermato il Ceo. Il modello africano di impresa familiare è stato un argomento di discussione al forum dove sono stati tracciati alcuni parallelismi con Msc, colosso del settore, ma family company guidata da Aponte. La presenza della famiglia Aponte nell' attività di Msc consente 'al management dell' azienda di valutare bene le tendenze a lungo termine e di prendere decisioni in modo agile' ha spiegato il manager. MSC ha acquisito Bollore Africa Logistics, un' altra azienda a conduzione familiare, a seguito di un accordo firmato a marzo che vale 6,4 miliardi di dollari. 'Daremo il benvenuto a più di 20.000 persone nella famiglia Msc. Il mio compito è assicurarmi che si sentano a loro agio e benvenuti in modo che anche loro possano continuare la loro crescita", ha aggiunto Toft. I porti africani hanno recentemente iniziato a movimentare navi fino a 14.000 teu. Toft è ottimista sul fatto che l' Africa svilupperà terminal più grandi e che a lungo termine potrebbero un giorno essere migliori e più produttivi di alcune delle più grandi strutture oggi presenti in altri continenti.



Shipping Italy

Focus

Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia

Assarmatori, col contributo di Rina, ha calcolato quanto le misure 'verdi' di Imo e Commissione Europea impatteranno economicamente sui ro-pax italiani:

Che la decarbonizzazione non possa essere a costo zero è una certezza, ma ora, per quel che riguarda lo shipping italiano, esiste una misura dell' impatto che i percorsi normativi scelti dalle istituzioni internazionali (in primis Imo e Commissione Europea) avranno sulla flotta tricolore e/o sulle abitudini di consumo dei suoi utenti. A partire dall' anno prossimo, con l' entrata in vigore dell' Ets - Emission trading system (perlomeno per come finora delineato, l' iter è in corso), in assenza di interventi tecnici migliorativi, i costi per il settore ro-pax cresceranno di circa 275 milioni di euro, arrivando, potenzialmente a una cifra compresa fra 320 e 380 milioni di euro a seconda della revisione della Energy Taxation Directive (Etd) , che propone la rimozione delle esenzioni fiscali previste per i combustibili fossili impiegati nel trasporto marittimo. A evidenziarlo è uno studio di Assarmatori - condotto da Enrico Allieri - sulle misure previste dal pacchetto Fit for 55 dell' Ue, che mette in luce come tale incremento si tradurrebbe - se ribaltato interamente sul passeggero - in un aumento di circa 30 euro di un biglietto passaggio ponte per un viaggio su un traghetto di lungo raggio, pari a circa il 70% rispetto alla tariffa media, oggi sui 43 euro. Accanto a questo studio interno l' associazione presieduta da Stefano Messina ha commissionato a Rina un approfondimento sull' impatto sulla flotta ro-pax del Carbon Intensity Indicator che l' Imo introdurrà a partire dal 2023 con requisiti via via più stringenti. Basandosi su un campione di 73 navi e su dati relativi al 2019 (quanto a impiego e 'livello' tecnico) Andrea Cogliolo, messa innanzitutto in luce la perfettibilità dell' indicatore soprattutto per i ro-pax (un rapporto fra emissioni di CO2 e prodotto di dwt e miglia marittime, che quindi non tiene conto del carico e delle soste nei porti) ha mostrato come dal 2026, in assenza di interventi migliorativi dell' efficienza energetica, il 73% dei traghetti italiani rischia di non esser più autorizzato alla navigazione o di dover modificare il proprio profilo operativo (viaggiando più piano e/o percorrendo meno miglia), ma già nel 2023, come si vede dall' immagine, solo il 37% del campione sarebbe in grado di rispettare i requisiti e lavorare ai ritmi del 2019 senza l' adozione di ulteriori misure (fasce A-B-C). Un 'vero e proprio tsunami di extra costi', che, secondo Assarmatori, avrà 'impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l' approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l' industria turistica'. Per l' associazione 'le misure volute dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri,



Shipping Italy

Focus

turismo insulare'. Intanto proprio in questi giorni la Ong Transport&Environment ha diffuso i risultati di uno studio simile, ma dedicato al settore dei container, mostrando come 'far funzionare le navi interamente con combustibili a base di idrogeno verde aggiungerebbe meno di 0,10 euro al prezzo di un paio di scarpe da ginnastica e fino a 8 euro per un frigorifero. Un piccolo prezzo da pagare per ripulire una delle industrie più sporche della terra' secondo Faig Abbasov, direttore della sezione shipping di T&E. Lo studio mostra che anche nel caso più estremo di una nave alimentata con combustibili verdi al 100%, i prezzi non aumenterebbero in modo significativo. Nello scenario peggiore, infatti, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall' 1% all' 1,7%. 'Nello scenario peggiore, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall' 1% all' 1,7%. Un decennio fa, l' unica speranza di decarbonizzare lo shipping era fermare lo stesso commercio globale. Ora abbiamo la tecnologia, ma quello che manca è un segnale di mercato per i produttori di idrogeno verde. In qualità di leader mondiale nel trasporto marittimo, l' UE dovrebbe stabilire regole tali da incentivare alla produzione di quantità idonee di combustibili verdi. Il trasporto verde è possibile, è una questione di volontà politica'. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Londra: rally per Carnival

(Teleborsa) - Effervescente la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , che scambia con una performance decisamente positiva del 5,10%. Comparando l' andamento del titolo con il World Luxury Index , su base settimanale, si nota che Carnival mantiene forza relativa positiva in confronto con l' indice, dimostrando un maggior apprezzamento da parte degli investitori rispetto all' indice stesso (performance settimanale +9,98%, rispetto a +6,98% dell' indice mondiale dei titoli del lusso). Lo status tecnico di medio periodo di Carnival rimane negativo. Nel breve periodo, invece, evidenziamo un miglioramento della forza rialzista, con la curva che incontra la prima area di resistenza a 814,7 centesimi di sterlina (GBX), mentre i supporti sono stimati a 774,3. Le implicazioni tecniche propendono a favore di un nuovo spunto rialzista con target stimato verosimilmente in area 855,1.

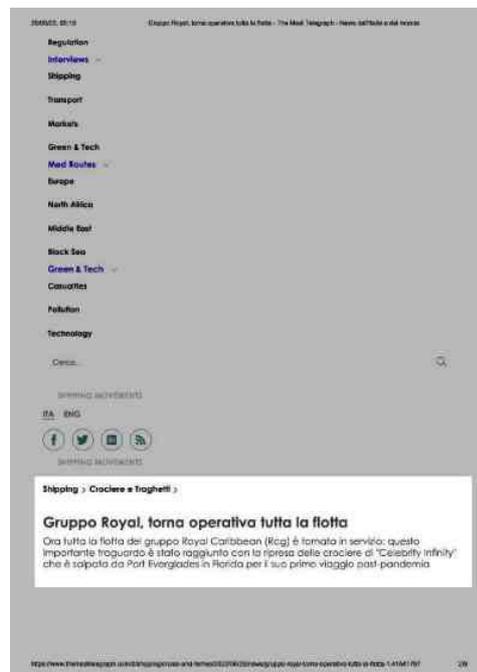


Gruppo Royal, torna operativa tutta la flotta

Ora tutta la flotta del gruppo Royal Caribbean (Rcg) è tornata in servizio: questo importante traguardo è stato raggiunto con la ripresa delle crociere di "Celebrity Infinity" che è salpata da Port Everglades in Florida per il suo primo viaggio post-pandemia

Monfalcone - Ora tutta la flotta del gruppo Royal Caribbean (Rcg) è tornata in servizio: questo importante traguardo è stato raggiunto con la ripresa delle crociere di "Celebrity Infinity" che è salpata da Port Everglades in Florida per il suo primo viaggio post-pandemia. Questa nave del marchio premium Celebrity Cruises sarà impegnata in un programma di crociere alternate di sette notti nei Caraibi Occidentali e Orientali fino alla fine di novembre. Questo permetterà a Rcg di sfruttare la ripresa più veloce del mercato nordamericano che ha dato segni di risveglio maggiori rispetto all'Europa. Negli Stati Uniti la voglia di crociere è tornata elevata, soprattutto quelle a corto raggio, visto che i lunghi viaggi sono visti ancora come problematici: "Celebrity Cruises" è stata uno dei primi marchi premium a riprendere le operazioni con "Celebrity Edge" alla fine del giugno 2021. Da allora per il gruppo Royal è stata una corsa graduale alla ripresa di tutte le sue navi. Si tratta di un totale di oltre 60 navi divise tra i tre marchi controllati al 100% (Royal Caribbean International, Celebrity Cruises e Silversea Cruises) e i due della joint venture con il gruppo Tui (Tui Cruises e Hapag-Lloyd Kreuzfahrten).

Per riempire Infinity sono stati scelti due itinerari che toccheranno alcune destinazioni meno frequentate dell'area caraibica, in modo da attrarre i passeggeri che vogliono scoprire qualche nuova destinazione: Cozumel, Belize, Key West e Bimini per i viaggi verso Occidente, Grand Turk e Puerto Plata oltre a Key West e Bimini per i viaggi verso Oriente. Successivamente la nave verrà riposizionata in Brasile per l'inverno con un viaggio di 14 notti; da Fort Lauderdale a Rio de Janeiro, con scali ad Antigua, St. Maarten, Barbados, Salvador e Búzios. Molto diversificata la stagione in Sudamerica con viaggi che toccheranno Brasile, Argentina, Uruguay e Cile, ma anche l'Antartide e le Isole Falkland. Infine per il 2023 è previsto il ritorno in Europa dove sono programmate crociere nel Mediterraneo tutto l'anno, anche d'inverno (novità assoluta per Celebrity). Costruita in Francia dai Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire, Infinity è entrata in servizio nel 2001. Seconda di una serie di quattro navi della classe Millennium, questa nave da crociera vanta una stazza lorda di 90.940 tonnellate ed è stata sottoposta ad un importante refitting nel 2015. Sono state aggiunte nuove cabine a poppa, il nuovo lounge all'aperto chiamato Rooftop Terrace, oltre alla rinomata steakhouse di Celebrity e al ristorante Tuscan Grille di ispirazione mediterranea. Parte di un piano di aggiornamento da 16 milioni di dollari, la ristrutturazione ha visto anche un lavoro significativo sulle suite della nave, che hanno ricevuto nuovi mobili, superfici in marmo, moquette, tende e lenzuola. Con tutta la flotta in mare ora ci si aspetterà anche un miglioramento dei conti



The Medi Telegraph

Focus

finanziari del gruppo Royal Caribbean, molto dipenderà però dagli indici di riempimento delle navi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Normativa verde, per i traghetti stangata da 300 milioni l' anno

Genova - Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di traghetti (passeggeri, passeggeri e rotabili, trasporto rotabili) a causa dell' applicazione delle nuove norme dell' Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulle emissioni e del Fit for 55

Genova - Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di traghetti (passeggeri, passeggeri e rotabili, trasporto rotabili) a causa dell' applicazione delle nuove norme dell' Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto europeo Fit for 55. Due dati di sintesi: nel 2025 il 73% delle navi ro-ro e traghetti italiani risulteranno non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. L' impatto delle nuove disposizioni si tradurrà inoltre in extra costi per oltre 300 milioni di euro all' anno. Questo significa, dicono da Assarmatori "che alcune iniziative messe in campo per favorire la sostenibilità ambientale rischiano di mettere in crisi seriamente e per taluni aspetti in modo irreparabile il trasporto marittimo, con impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l' approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l' industria turistica". Lo dimostrano in modo inequivocabile due studi, uno realizzato dal Rina per Assarmatori relativo all' applicazione alla flotta ro-ro pax italiana delle misure adottate dall' Imo mirate al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride per carico trasportato previste per il 2030, l' altro elaborato dalla struttura di Assarmatori con focus sull' impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci per le Isole maggiori e minori e alle Autostrade del mare. Lo studio svolto da Rina per Assarmatori sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come questa flotta si posizioni, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto a una tra le misure adottate dall' Imo, la valutazione del Carbon Index Indicator, Cii. Questa misura prevede l' assegnazione alle navi di una valutazione da A a E, in cui la prima fascia, il rating A, raggruppa le navi con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse e l' ultima quelle con le prestazioni peggiori. L' analisi ha evidenziato come già a partire dal prossimo anno, all' entrata in vigore della normativa, più del 23% dei traghetti italiani risulta in ultima fascia e non ottemperare alla norma (rating E) e come un ulteriore 40% necessiterebbe di interventi radicali atti a migliorare l' efficienza energetica nel breve termine (rating D). Solo il 37% del naviglio sarebbe in grado di rispettare i requisiti senza l' adozione di ulteriori misure (rating A-B-C). Il Cii richiesto per mantenere la conformità avrà valori via via più stringenti nel corso dei prossimi anni e l' analisi sottolinea come, a parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati,



The Medi Telegraph

Focus

la situazione sarà sempre più impegnativa e critica nel breve volgere di pochi anni. Nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025 (con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore), la flotta italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. Lo studio condotto da Assarmatori circa l'applicazione del pacchetto Fit for 55 al settore del trasporto passeggeri e merci per le Isole maggiori e le isole minori evidenzia come, anche in considerazione dei concomitanti effetti delle norme Imo già in itinere, si stia prospettando una situazione ingestibile per la flotta dei traghetti italiani, adibita ai collegamenti di lungo e corto raggio. Dalle simulazioni eseguite si evince che la sola applicazione del sistema per lo scambio di quote emissione di gas a effetto serra dell'Ue (Sts) potrà impattare sulla flotta dei traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro e ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per la Sardegna e per le Autostrade del mare. Il maggior costo che mediamente ogni singola unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all'anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta. Se a questo si aggiungono gli effetti della prevista revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia (Etd) l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all'anno. Di questi, sarebbero quasi 300 i milioni relativi alle navi ro-ro e ro-pax impegnate nei collegamenti con le Isole maggiori e oltre 40 i milioni per i collegamenti con le Isole minori. Si parla quindi di circa 350 milioni di euro all'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale. Siccome le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5.000 tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le Isole minori, che consumi tipicamente 3.000 tonnellate all'anno di gasolio, vedrebbe i suoi costi per l'energia crescere di circa 1,2 milioni di euro all'anno: 'Dati che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti - commenta Stefano Messina, presidente di Assarmatori - e che purtroppo confermano quanto la nostra associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare. Questi due studi testimoniano tutto ciò con numeri, dati e analisi incontrovertibili, che dovrebbero essere tenuti in debita considerazione a livello nazionale ed europeo prima di adottare norme che impattano così pesantemente sul settore, compiendo scelte ideologiche che, oltre a non garantire davvero la sostenibilità ambientale, andrebbero a minare anche quella economica e sociale'.