



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 05 giugno 2024**



Prime Pagine

05/06/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 05/06/2024	8
05/06/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/06/2024	9
05/06/2024	Il Foglio Prima pagina del 05/06/2024	10
05/06/2024	Il Giornale Prima pagina del 05/06/2024	11
05/06/2024	Il Giorno Prima pagina del 05/06/2024	12
05/06/2024	Il Manifesto Prima pagina del 05/06/2024	13
05/06/2024	Il Mattino Prima pagina del 05/06/2024	14
05/06/2024	Il Messaggero Prima pagina del 05/06/2024	15
05/06/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/06/2024	16
05/06/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/06/2024	17
05/06/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/06/2024	18
05/06/2024	Il Tempo Prima pagina del 05/06/2024	19
05/06/2024	Italia Oggi Prima pagina del 05/06/2024	20
05/06/2024	La Nazione Prima pagina del 05/06/2024	21
05/06/2024	La Repubblica Prima pagina del 05/06/2024	22
05/06/2024	La Stampa Prima pagina del 05/06/2024	23
05/06/2024	MF Prima pagina del 05/06/2024	24

Primo Piano

04/06/2024	Giornale d'Italia Aqua Film Festival, alla casa del Cinema di Roma la VIII edizione della manifestazione ideata da Eleonora Vallone	25
------------	---	----

04/06/2024	Mediakey	28
AQUA FILM FESTIVAL VIII EDIZIONE - CASA DEL CINEMA DI ROMA E MYMOVIES - 6 / 9 GIUGNO 2024		

Trieste

05/06/2024	La Gazzetta Marittima	31
Torbianelli commissario a Trieste		
04/06/2024	Trieste Prima	32
Porto e ferrovie: aggiudicata gara da 7 milioni per il varco 5		

Genova, Voltri

04/06/2024	(Sito) Adnkronos	33
Al via la Genova-Ajaccio: la nuova rotta di Moby per la Corsica sarà attiva fino al 30 settembre		
04/06/2024	BizJournal Liguria	35
Regione Liguria, Alessandro Piana: «Attività dell'ente prosegue, no alla sfiducia»		
04/06/2024	Corriere Marittimo	39
Il terminale FSRU Toscana è giunto a Marsiglia per ultimare la manutenzione		
04/06/2024	Genova Today	40
Imbarco traghetti: lunghe code e traffico in tilt		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	41
I porti a rischio cargo ferroviario		
04/06/2024	PrimoCanale.it	42
Genova, traghetti in partenza: mattina di code in accesso al porto		
04/06/2024	PrimoCanale.it	43
Toti: oggi in procura Sovrintendente belle arti per calata Concenter		
04/06/2024	PrimoCanale.it	44
Inchiesta, la Soprintendente parla per un'ora e mezza con pm		
04/06/2024	Rai News	45
Inchiesta corruzione, davanti ai pm la soprintendente Bartolini come persona informata sui fatti		
04/06/2024	Shipping Italy	46
Maersk corre ai ripari contro le congestioni annunciando almeno due blank sailing		
04/06/2024	Shipping Italy	48
Moby avvia la nuova linea traghetti fra Genova e Ajaccio		

La Spezia

04/06/2024	Citta della Spezia	49
La strategia geopolitica della Repubblica Islamica dell'Iran tema di un convegno al San Giorgio		

Ravenna

04/06/2024	RavennaNotizie.it	50
In Darsena a Ravenna la prima nuova sede acquistata da Msc Italia		

04/06/2024	RavennaNotizie.it	51
Al Centro per l'impiego selezione di 12 persone per lavorare nella verniciatura industriale al Porto di Ravenna		
04/06/2024	RavennaNotizie.it	52
Grave infortunio sul lavoro al porto di Ravenna: la preoccupazione dei sindacati		
04/06/2024	ravennawebtv.it	53
Grave infortunio sul lavoro al porto di Ravenna: la preoccupazione dei sindacati		

Livorno

04/06/2024	Corriere Marittimo	54
Livorno, firmato l'accordo di valorizzazione per la Fortezza Vecchia		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	56
Fossi Medicei verso la pulizia		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	57
Tanti lavori, ma anche tanti ritardi sui programmi		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	59
Grande nautica, un mare d'oro		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	60
L'ATENA sulle plastiche in mare		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	61
La Marina Italiana in mostra all'ONU		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	63
La zattera, dove posizionarla?		
04/06/2024	Messaggero Marittimo	64
Auto nuove in Tdt? Chi potrebbe impedirlo?		
04/06/2024	Shipping Italy	66
Al via uno shuttle ferroviario fra il Tdt di Livorno e l'Interporto della Toscana Centrale		
04/06/2024	Shipping Italy	67
Il rigassificatore di Livorno, dopo la sosta a Genova, è arrivato al rimorchio a Marsiglia		

Piombino, Isola d' Elba

05/06/2024	La Gazzetta Marittima	68
"Freccia Gialla" Piombino-Elba		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/06/2024	corriereadriatico.it	69
Mole, un tour a ostacoli per i ministri mondiali ad Ancona: il fulcro del G7 è una gincana		
05/06/2024	corriereadriatico.it	71
Molo Clementino e le altre opere a passo di bradipo: tempi biblici tra le presentazioni dei progetti e l'effettiva realizzazione		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/06/2024	CivOnline	73
A Civitavecchia al via lo studio sull'impatto economico		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	75
Civitavecchia, sconti d'uso		
04/06/2024	La Provincia di Civitavecchia	76
A Civitavecchia al via lo studio sull'impatto economico		

Napoli

04/06/2024	Il Nautilus	78
PORTI CAMPANI: NEL PRIMO TRIMESTRE 2024 CRESCONO DRY BULK E PASSEGGERI		
04/06/2024	Ildenaro.it	79
Nei porti campani passeggeri e crocieristi in crescita: ecco il report dell'Autorità nel primo trimestre		
04/06/2024	Messaggero Marittimo	80
Napoli e Salerno: traffici stabili		
04/06/2024	Sea Reporter	81
Porti Campania, traffico stabile nei primi tre mesi dell'anno		

Bari

04/06/2024	(Sito) Ansa	82
'Stop concorrenza sleale', presidio Coldiretti al porto di Bari		
04/06/2024	Askanews	83
Presidio oltranza agricoltori a porto Bari dopo caso grano turco		
04/06/2024	Bari Today	84
Nascosti a bordo di tir o con documenti falsi per entrare in Italia: controlli al porto e in aeroporto a Bari, scoperti dieci migranti		
04/06/2024	Bari Today	85
Un nuovo collegamento marittimo tra Puglia e Croazia: dal porto di Bari salpa la Dalmacija		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	86
Cold Ironing anche a Termoli		
04/06/2024	Puglia Live	87
NAVE FANTASMA: COLDIRETTI PUGLIA, PRESIDIO AD OLTRANZA AGRICOLTORI AL PORTO DI BARI; DOPO CONTROLLI SU CARICO GRANO TURCO		
04/06/2024	Puglia Live	88
Bari - SALUTE: COLDIRETTI PUGLIA, PRESIDIO AL PORTO DI BARI PER TUTELA CONSUMATORI; UN ALLARME ALIMENTARE AL GIORNO		
04/06/2024	Rai News	89
Presidio di Coldiretti davanti alla nave "fantasma"		
04/06/2024	Shipping Italy	90
L'ammiraglia di Jarolinija debutta sulla nuova linea Dubrovnik - Bari		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/06/2024	(Sito) Ansa	91
Porti, ok a Gioia Tauro ad adeguamento tecnico funzionale		
04/06/2024	Corriere Della Calabria	92
Porto di Gioia Tauro, sarà realizzata una nuova banchina per navi RoRo e Ro-Pax		
04/06/2024	Informare	93
Porto di Gioia Tauro, ok del CSLP agli interventi per il traffico delle navi ro-ro e ro-pax Approvato l'adeguamento tecnico funzionale al PRP		
04/06/2024	Informazioni Marittime	94
Gioia Tauro, approvato l'adeguamento al piano regolatore del porto		
04/06/2024	Messaggero Marittimo	95
Gioia Tauro: ok all'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore		
04/06/2024	Sea Reporter	96
Sarà realizzata al porto di Gioia Tauro una nuova banchina per navi RoRo e Ro-Pax		
04/06/2024	Shipping Italy	97
Un altro importante passo avanti verso il restyling del terminal ro-ro di Gioia Tauro		

Olbia Golfo Aranci

04/06/2024	Informatore Navale	98
AdSP del Mare di Sardegna - Giornata record di traffico per il porto di Olbia		

Augusta

04/06/2024	Sicilia Report	100
Confcommercio Siracusa: convegno "Il porto per la città e la città per il porto"		
04/06/2024	Siracusa News	101
"Il porto per la città e la città per il porto", il convegno all'Urban Center di Siracusa		

Focus

04/06/2024	Il Nautilus	102
Il Premier greco sottolinea l'importanza del trasporto marittimo mentre l'Europa cerca l'autonomia strategica		
04/06/2024	Il Nautilus	103
I sostenitori del GNL riuniti a Posidonia 2024		
04/06/2024	Informare	105
Ultrasporti, verso mobilitazione dei portuali italiani dal 17 al 23 giugno		
04/06/2024	Informare	106
Il marchio crocieristico P&O Cruises Australia sarà incorporato in Carnival Cruise Line		

04/06/2024	Informare	107
Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nei porti tunisini è calato del -8,3% In diminuzione sia gli sbarchi (-6,1%) che gli imbarchi (-11,5%)		
04/06/2024	Informatore Navale	108
MADE IN ITALY LA PRIMA MAPPA WEB DEL MEDITERRANEO PER GLI YACHT		
04/06/2024	Informatore Navale	109
RINA è ente terzo di verifica ai Blue Marina Awards 2024		
04/06/2024	Informazioni Marittime	110
Ripartono gli avvistamenti di cetacei a bordo delle navi Corsica Sardinia		
04/06/2024	Informazioni Marittime	111
Trasportare ferro a (quasi) zero emissioni, lo studio del Rina		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	113
Cold Ironing ad Antwerp Euroterminal		
05/06/2024	La Gazzetta Marittima	114
Navi Grimaldi guidate dai satelliti		
04/06/2024	Messaggero Marittimo	115
Acque agitate nei porti italiani		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



ARVAL
RIP PARIBAS GROUP

Nuovo presidente
L'Inter americana
sceglie Marotta
di Bertolino, Dallera, Tomaselli
a pagina 59

Classifica mondiale
Politecnico primo
tra gli atenei italiani
di Gianna Fregonara
e Orsola Riva a pagina 29



ARVAL
RIP PARIBAS GROUP

Noi e l'ambiente

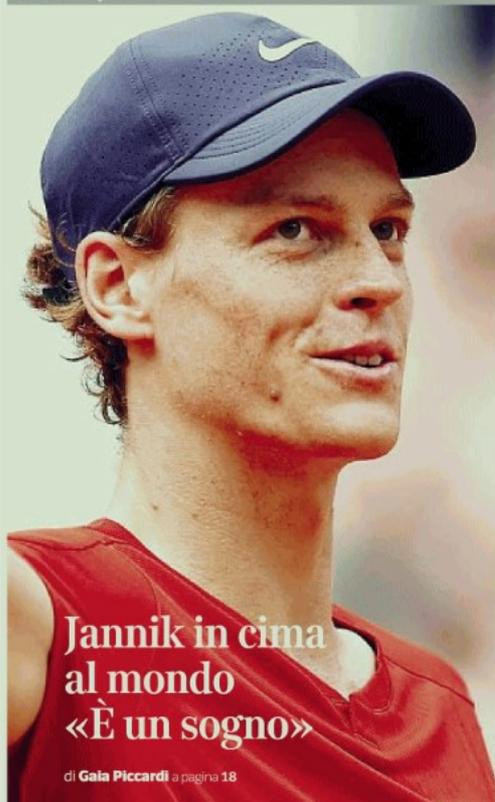
LA TERRA NON PUÒ ATTENDERE

di Gian Antonio Stella

«La siccità dovuta al cambiamento climatico di origine antropica colpi anche i Maya: troppe puzlette dei chihuahua». La Rete è piena di spiritosaggini come questa d'una «influencer di CasaPound» o del neocomunista Marco Rizzo che con una copertina della «Domenica» dice che «anche 71 anni fa in Italia in estate faceva caldo. Ma a nessuno veniva in mente di obbligarci a rottamare la tua auto né a seguire bizzarre mode volute da finanza e multinazionali». Facile buttarla in caciara... Cinquant'anni fa, però, quando fu varata la 1ª Giornata Mondiale dell'Ambiente che celebra oggi la #GenerazioneRestaurò scommettendo che possa «fare pace con la terra», il lago d'Aral aveva la superficie di 68 mila chilometri quadrati ed era pieno di pescherecci che tornavano con le reti gonfie: oggi è ridotto a poche pozze d'acqua con le navi sprofondate nel deserto mentre i ghiacciai del Tien Shan dove nascevano i maestosi affluenti asiatici stanno diventando malinconiche pietre. E con l'Aral si sono spaventosamente ridotti il Great Salt Lake negli States, il lago Poopó sulle Ande, il Poyang e altri 243 laghi cinesi, il Lago Urmia in Iran... Per non dire del Chad, che era 67 volte più grande del Garda e oggi è una bassa bacinella fangosa vasta meno di tre volte la laguna veneziana e profonda al massimo due metri nel cui dintorni vivono 20 milioni di africani inchiodati a un solo sogno: emigrare.

continua a pagina 42

Tennis Djokovic dà forfait. Sinner è numero 1



Jannik Sinner, 22 anni, sorride dopo aver battuto il bulgaro Dimitrov al Roland Garros di Parigi

Jannik in cima al mondo
«È un sogno»
di Gaia Piccardi a pagina 18

Un lungo cammino
Non si fermerà qui
di Marco Imarisio a pagina 18

Tira forte sulle righe
meglio di chiunque
Adriano Panatta a pagina 20

Governo Esposto all'Antimafia, la Campania nel mirino

Migranti, Meloni: regia criminale nel decreto flussi

Liste d'attesa, piano al via tra le polemiche

INTERVISTA CON CONTE
«Un reddito Ue di cittadinanza E stop al riarmo»
di Claudio Bozza



Un reddito di cittadinanza europeo. Insieme, Giuseppe Conte, guida del M5S: «No alla corsa al riarmo». Il campo largo? «Contano gli obiettivi, non i leaders».

a pagina 9

GIANNELLI

DOPO LE CRITICHE DELLA LEGA A MATTARELLA

GARA DI SOLIDARIETA'

da pagina 2 a pagina 11

La tragedia Faro sui soccorsi. Inchiesta per omicidio colposo

Quattro telefonate dal fiume

«Aiuto, chiamate mamma»

di Beatrice Branca e Alessio Ribaudò

«Venite a salvarci... chiamate mia mamma...». Patrizia, poco prima di essere travolta dalle acque melmose del Natisone con i due amici, ha telefonato ancora una volta al 112. In trenta minuti sono state quattro, ha chiarito la Procura di Udine che indaga per omicidio colposo, le chiamate fatte dai ragazzi al numero unico di emergenza. E una non ha avuto risposta. La madre di Patrizia: «Nessuno li ha salvati, ma tutti hanno fatto i video».

a pagina 23

TERZO MANDATO, MA DEVE CERCARE ALLEATI

India, Modi vince (male)

di Alessandra Muglia

L'India si affida ancora a Modi. Guiderà il Paese per un terzo mandato. Ma per governare dovrà trovare alleati.

a pagina 17

«BIBI ALLUNGA LA GUERRA». POI LA FRENATA

Israele, le critiche di Biden

di Viviana Mazza

Il presidente americano torna a criticare Israele. «Netanyahu allunga la guerra». Poi arriva la frenata.

a pagina 13

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Lollo hippy hippy (urrà)

Giuseppe Ferrante de L'aria che tira si aggira in piazza tra i fratelli d'Italia, chiedendo loro che cosa pensino della cannabis light. Quelli mangiano la foglia, è il caso di dirlo, e alla vigilia delle elezioni si rifugiano in risposte laterali, altrimenti poi chi la sente Giorgia detta Giorgia? Finché il microfono arriva a lui. Il mio idolo. Quando mi ritrovo a corto di idee, cioè quasi sempre, digito il suo cognome su Google — «Lollobrigida» — sperando che mi illumini con qualche «lollata». E non mi delude, mai. Neanche stavolta: «Light no», afferma l'esponente del partito proibizionista. «Se te devi fa 'na canna, fattela bene!». E lo dice restando serio, come i comici veri. Solo che lui sarebbe un ministro. Ogni governo ne ha avuto uno con delega al

buonumore, e il pensiero corre grato a Toninelli. Anche Sanghulano era partito forte, poi si è un po' perso in un oceano di gravitas. Invece Lollobrigida è il Sinner delle figuracce: sempre sul pezzo, le prende tutte.

Il Lollo hippy mancava ancora alla collezione. Non vedo l'ora di metterlo accanto al Lollo bucolico che parla con le mucche, al Lollo viaggiatore che ferma i treni a comando e al Lollo pacifista che ferma addirittura le guerre, semplicemente invitandole a cena. Tutti a chiedersi perché la Meloni abbia portato suo cognato al governo, quando è così evidente: per rassicurare le cancellerie e i mercati, anche quelli rionali. Dove c'è Lollo, non c'è pericolo. Dove c'è Lollo, è tutto più light.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tutto Enel, è Formidabile.

È arrivata la nuova offerta Super Formidabile Auto.

Scopri di più su enel.it

48605
1171120 48608





FI invita a scrivere B. sulla scheda, ma il caos normativo e vari precedenti possono far annullare il voto. Vuoi vedere che FI oltre agli elettori ha truffato pure se stessa?



Mercoledì 5 giugno 2024 - Anno 16 - n° 154
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Anziché: € 3,00 - € 16 con il libro "Il vaso di Pandoro"
 Spedizione a/b. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NON SOLO GAZA L'Idf minaccia il Libano: "Blitz il 15.6"

Biden: "Bibi vuol allungare la guerra per motivi politici"

● CARIDI A PAG. 9

FDI: NIENTE BIG IN LIGURIA

Le destre bocciano la sfiducia a Toti: ordini del detenuto

● GRASSO E SALVINI A PAG. 2-3



LA CITTÀ DI MESSINA DENARO

Castelvetrano va al voto dopo MMD: destre con l'ex dem

● PIPITONE A PAG. 4-5



Ma è il Pd o Netflix?

» Marco Travaglio

Definire il pluralismo una scusa vi sembra normale? Cos'è il contrario di pluralismo: pensiero unico? Preferisco il pluralismo. Così la Schlein ha replicato a Conte sull'ambiguità del Pd a proposito dell'escalation in Ucraina. Quella del pluralismo nei partiti è una questione serissima. Ma bisogna intendersi sulle parole. Ogni partito che si rispetti ha una linea chiara sui fondamentali: politica economica ed estera *in primis*: la detta il segretario che ha la maggioranza. Poi c'è la minoranza, che ha posizioni diverse e cerca di raccogliere consensi per farla prevalere e cambiare segretario. Fanno eccezione le questioni di coscienza su particolari istanze morali o religiose, trasversali all'asse maggioranza-minoranza: fine vita, aborto, procreazione assistita, adozioni gay ecc. Questo è il pluralismo, che è tutt'altra cosa dal casino organizzato e cacofonico del Pd, del tutto speculare a quello delle tre destre. In 20 mesi di governo Meloni, il Pd di Schlein ha sempre votato come FdI, Lega e FI in Italia e in Europa sui temi cruciali di politica estera: sempre più armi a Kiev, riarmo Ue per una economia di guerra (anche con fondi del Pnr e un nuovo *Recovery* militare), risoluzione Von der Leyen per un conflitto infinito fino alla "sconfitta della Russia" e alla riconquista di tutti i territori occupati, Crimea inclusa. Una linea che più chiara non si può: quella di Enrico Letta (ma allora tanto valeva tenerselo).

Poi però, in vista delle elezioni, la segretaria Schlein (non l'opposizione interna) candida Strada, Tarquinio e Cristallo, tre pacifisti che dissentono *in toto* dalla sua linea (tutti contrari all'invio di armi, uno favorevole financo a sciogliere la Nato). Ma non la cambia, anzi seguita a prendere le distanze dai tre, usati come foglie di fico per coprire le vergogne del Pd e far dimenticare agli elettori pacifisti i voti bellicisti e a quelli bellicisti i candidati pacifisti. Più che pluralismo, paraculismo. *Idem* sulla politica economica europea *made in* Gentiloni: Schlein attacca la Meloni perché ingoia il Patto di Stabilità lacrime e sangue firmato Gentiloni, su cui poi il Pd si astiene come FdI e Lega. Pluralismo? No, paraculismo per gabbare sia gli elettori pro austerità sia quelli anti. Ma che partito è quello che nasconde la sua politica estera ed economica, cioè le scelte fondamentali dell'Ue che dice di voler cambiare dopo aver fatto di tutto per lasciarla com'è, e intanto caccia la sua vicesegretaria a Verona perché non vota la legge Zaias sulla fine vita per motivi di coscienza? Un partito *à carte*, con un menu perogni gusto e palato. Un partito Netflix, dove ciascuno clicca *on demand* sul programma preferito. Un partito che può anche riuscire a gabbare gli elettori con i teatrini sul finto derby Elly-Giorgia. Ma poi come fa a governare?

SCUDO SPAZIALE L'AVVOCATO DEL SENATO ALLA CONSULTA CONTRO I GIUDICI DI SIRI (LEGA)

"L'eletto parla con l'indagato intercettato? Buttate i nastri"

CAMPAGNA SUI MIGRANTI

Lo spot di Meloni in Dna: "Le mafie dietro il dl Flussi"

● MANTOVANI A PAG. 6

I BIG DEL CAR SHARING

Incentivi all'auto elettrica bruciati in sole nove ore

● A PAG. 14

VERDI, GUAI SUI GRUPPI

Crisi dei pacifisti del Pd: in Ue sarà boom di bellicisti

● MARA A PAG. 7

» **BIGLIETTERIE DESERTE**

Europei di Atletica: 13 milioni di spesa, però nessuno ci va

» **Lorenzo Vendemiale**

L'Olimpico addobbato a festa, che rischia di rimanere semideserto. Qualche cartellone pubblicitario fuori tempo massimo e sconti a tutto spiano, per mascherare il flop dei biglietti.

A PAG. 15



"È COME NAPOLITANO"

IL LEGHISTA TELEFONAVA AD ARATA SOTTO INCHIESTA PER CORRUZIONE. ORA IL SENATO VUOLE PROIBIRE AI GIUDICI DI USARE OGNI CAPTAZIONE ANCHE INDIRECTA E CASUALE

● PROIETTI A PAG. 3



LE NOSTRE FIRME

- Spinelli Sì o no al partito bellicista a pag. 17
- Fini i Mirzolini che insegnano diritto a pag. 11
- Di Grazia Kiev, fine delle linee rosse a pag. 11
- Robecchi Santa Giorgia si immola a pag. 11
- Cannavò Gkn e capitalismo infetto a pag. 13
- Valentini Editoria tipo Messaggero a pag. 15

FALSE PRESENZE, CASO APERTO

"Zingaretti assente, ma salvato dai suoi"

● BISBIGLIA A PAG. 13

+121% DI PROFITTI IN UN ANNO

Partecipate: utili boom di 5 miliardi in 3 mesi. Ma lo Stato se le vende

● PALOMBI A PAG. 14

La catteriveria

Al comizio di Fratelli d'Italia a Roma, Nordio chiede a una giornalista di portargli uno spritz, ma lei rifiuta: "Non sono Bruno Vespa"

LA PALESTRA/MATTEO CAPPONI

DOPO IL RITIRO DI DJOKOVIC

Sinner sale sul tetto del mondo: primo tennista italiano n. 1

● SCANZI A PAG. 18

IL FOGLIO



quotidiano

ANNO XXIX NUMERO 132

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 30

Per rivoluzionare la sanità non servono più soldi: serve meno politica negli ospedali. Chiacchierata controvento con il professor Remuzzi

Rivoluzionare la sanità è una priorità, farlo senza demagogia pure. Il governo Meloni, lo avrebbe visto, ieri ha portato in Consiglio dei ministri un decreto legge contenente "misure urgenti per la riduzione dei tempi delle liste di attesa delle prestazioni sanitarie" e...

scuola più di come migliorare la sanità che di come rendere possibile la vita ai migranti è un segnale che noi irresponsabili del pensiero ottimista potremmo persino definire incoraggiante. Ma l'approccio scelto dal governo sul tema della sanità, in questo in perfetta continuità con i suoi predecessori, è un approccio che contiene una forma di demagogia legata all'impostazione generale. Il problema dell'Italia, quando si parla di sanità, non è legato ai soldi che non ci sono, alle liste d'attesa che non funzionano, ma è legata al vero elefante nella stanza che nessun politico, per forza di cose, vuole affrontare: la volontà della politica di non dedicare un solo secondo del suo tempo ai danni che la politica produce quando trasforma gli ospedali in succursali dei partiti. Giuseppe Remuzzi, medico impor-

tante, direttore dell'Istituto di ricerche farmacologiche Mario Negri, accetta di dialogare con il Foglio su questo tema e prova a offrire qualche paletto utile per identificare con semplicità quando la politica si occupa di concretezza, sul tema della sanità, e quando invece si occupa di demagogia. "C'è un problema che quando si parla di sanità, dice Remuzzi, di prospettiva, verrebbe da dire. E il problema, dice, è questo: "Non si può schiacciare il dibattito sulla sanità del futuro concentrando solo sulla logica sterile della lista".

ressato a intervenire in questo settore deve avere il coraggio di usare l'efficienza". E dire efficienza, dice Remuzzi, significa dire delle cose precise. "La prima: non è vero che l'unica sanità efficiente è quella privata e che la pubblica è spacciata. È falso. È vero invece che per avere una sanità pubblica più efficiente occorre iniziare a gestire la sanità pubblica come se questa fosse un'impresa vera, reale, non la succursale di un gabinetto politico. E per farlo la soluzione vera, rivoluzionaria, è mettere meno politica negli ospedali".

Tra partito ed europee

Fiamma e dispetti: le liti dentro FdI, tensione per il voto

Il caso Nordio, le accuse di Crossetto, i mugugni dei romani: Donzelli finisce nel mirino

Confronto Arianna-Elly

Roma. Il ministro della Giustizia Carlo Nordio, 77 anni, che viene respinto da Augusta Montaruli. "Qui entrano solo gli accreditati e lo staff", dice la deputata di FdI a un accreditato Guardasigilli (che poi chiederà a una giornalista di "Piazzapulita" se gli porta uno Spritz: rimbalzato anche in questo caso. Deputati romani della Fiamma magica che sempre sabato a piazza del Popolo vorrebbero usufruire del bagno, nel retroscena, ma vengono controllati a vista dai fedelissimi di Giovanni Donzelli: "Avete fatto?". Il ministro della Difesa Guido Crossetto, cofondatore di FdI, che a questo giornale confida: "Alcuni ex giovani del mio partito, nati vecchi, mettono in giro cattiverie contro di me per via del mio garantismo, la mia libertà, la mia terzietà su alcuni temi". Nel partito della nazione, scava scava, la tensione si taglia con il coltello.

A spasso con Lucy

Da Benevento a Bari in viaggio con Annunziata. Elly bacia tutti e Decaro urla

Dal nostro inviato a Benevento e Bari, Elly Schlein addenta toast tra Candela e Grumo Appula, Lucia Annunziata appare come la Madonna e dice: "Mi sono candidata con il Pd alle europee, embe? Mi sembra di essere tornata all'università ed Elly è una rockstar come Springsteen". Giorgia Meloni farebbe bene a invadere. Sono zia e nipote, Elly e Lucy, sono spensierate, girano l'Italia come gli scrittori beati, dividono la burrata con San Decaro, il sindaco di Bari, che sul palco, di via Sparano, urla alla destra: "Siete come la maffa, senza coraggio, affrontiamoci in piazza". Si fanno baciarci dal meridione e non hanno paura dei giornalisti perché come assicura l'Annunziata: "Io il mestiere lo conosco. Scrivete. Questo è il più bel viaggio elettorale. Salute".

Europa con vista

Draghi, Letta e Tajani. Le tre (im)probabili carte italiane che Meloni può giocare in UE

Bruxelles. Mario Draghi, Enrico Letta o Antonio Tajani? Giorgia Meloni ha tre nomi da giocare in Europa se vuole le posizioni che contano davvero, ma nessuno dei tre è un suo amico. Avere un italiano alla guida dell'Europa però servirebbe eccome al governo, basti guardare i benefici ottenuti dal mondo industriale tedesco in cinque anni di presidenza di Ursula von der Leyen. Anche se i nomi non sono di area FdI dunque per Meloni piazzare qualcuno al vertice dell'Europa, magari fingendo anche di farlo controvoce, vorrebbe dire quindi aumentare le chance di successo delle riforme e quindi allungare la vita al suo governo.

Firmato Sinner, n°1

Il culto una vita di Jannik è un fenomeno quasi divino, e avrebbe lasciato Longanesi senza parole

Anche per chi non abbia mai visto una partita di tennis dal vivo, anche per chi quel giorno non lo abbia scoperto tardi e trattato DI GIULIANO FERRARA come un'ipnosi letteraria, anche per chi non sappia che cosa voglia dire un corpo seagiano, un set di buone maniere impressionante, il rifiuto del sarcasmo e della beffa come programma di vita, anche per chi da una vita tif per il moralismo dei delinquenti contro la squadra dei benpensanti, anche per chi non sia mai stato a San Candido e tanto meno a Cortina, anche per chi soffre con distacco e risentimento per l'abdicazione di un eroe omerico, di un Ajaie Telamonio del tennis come Novak Djokovic, anche per me dunque il sorriso vittorioso e timido di Jannik Sinner, bravo decimo monotonamente bravisimo e infinito paraculo, è irresistibile e mi parla come l'occholino di un bambino rosso di pelo disteso su uno passaporto in un pomeriggio di tarda primavera. Il 4 giugno 2024 si associa con garbo tedesco o austriacante, nazionalità italiana per una volta senza il carattere italiano, a novembre: la vendetta di Caporetto fu un famoso disappunto "firmato Diaz", e ora gli si appaia la vendetta astratta, ai punti Atp, di un primo dolce e garbato "firmato Sinner". L'impeccabilità intesa come assenza di peccato è una scemenza anticatolica, ma la compostezza, onestà, naturalezza, apparentemente nonchalance e il segreto e nel controllo rigoroso e naturale dell'apparenza, è un fenomeno quasi divino.

Meritarsi ancora gli eroi del D-Day

Domani è l'ottantesimo anniversario dello sbarco in Normandia, la più grande battaglia in difesa della libertà. Ma il ricordo sbiadisce e l'Europa non ne comprende più il valore. Invece è urgente riscoprirlo

"Earn this... earn it". (Il capitano John Miller a James Ryan, "Saving Private Ryan", 1998) Meritarsi quel sacrificio. Meritarsi, ancora oggi noi, l'eroismo di quei soldati che hanno combattuto per la nostra libertà. Gli avevano dato una colazione abbondante, uova, salsicce, caffè e bacon. Chi non aveva lo stomaco chiuso come un pugno, chi non aveva già ingoltrato sorsate di whisky, ultimo presidio del coraggio. Sulle navi avevano giocata a poker e a dadi tutta la notte, chi non aveva pregato. Il sergente Roy Stevens della Compagnia A, 116ª Fanteria, ricorda: "Non importava vincere o perdere, sapevo che probabilmente non saremmo venuti più avanti l'opportunità di vincere di nuovo il denaro per noi". Poche ore dopo, nell'alba grigia del 6 giugno 1944, tremila di quei soldati, quasi tutti morti, la metà prima ancora di toccare le spiagge battezzate Omaha, Utah. Ragazzi di diciotto anni, molti "non erano neanche mai andati al mare e solamente l'estate prima si erano diplomati". Erano

Tutta Tel Aviv nel tunnel

Più che Bibi, è il no di Hamas a preoccupare le famiglie degli ostaggi

Tel Aviv, dalla nostra inviata. La piazza degli ostaggi, kfar HaHafutim, è un quadro in cambiamento. È la foto moscia di una città, Tel Aviv, che si stringe attorno alle famiglie di chi il 7 ottobre è stato rapito, di chi è stato ucciso, di chi è tornato. È mossa perché come il dolore cambia ogni giorno, non ha mai la stessa intensità. È mossa perché come l'ansia si tiene a bada con il respiro, fino a quando non esplosione, fino a quando non diventa un tempo. Dai primi giorni dopo l'attacco di Hamas, lo spazio davanti al Museo di arte era diventato il punto di incontro di una terapia collettiva. Sulla piazza era stato allestito un lungo tavolo apparecchiato per gli as-

L'Iran al voto

La candidatura che vuole liberare i manifestanti e fare pace con l'Occidente (ma non sarà ammessa)

Roma. Per Ali Khamenei le elezioni del 28 giugno sono un bivio: può continuare a bandire i candidati "riformisti" e avere come risultato un altro record di astensione, un'altra confessione del suo sistema, o può fare un'inversione di marcia rispetto alla strategia degli ultimi anni e ammettere qualche candidatura sorprendente e critica, costando un tasso di affluenza più alto quantomeno perché il risultato non sarebbe scontato in partenza.

Vespa in carrozza

È il suo vino pure. Parla Riccardo Cotarella, enologo dell'arco costituzionale

Prosegue la polemica enoica, tra l'altro scatenata dal nostro Manuel Onari, prestigioso critico di architettura e docente all'Università di Mendrisio e collaboratore del Foglio. Ricapitolando: il buon Orzi giorni fa ha rilevato che sul Precorreasar vengono offerte bottiglie della cantina di Bruno Vespa, e ha informato Francesco Merlo nella sua rubrica della posta su Repubblica. Il conduttore di "Porta a Porta", accusato di conflitto di interessi enologico-ferroviario, ha risposto (che i vini offerti sui treni sono a rotazione tra varie aziende). Merlo ha replicato, Vespa ha ri-risposto, insomma non ne esce. Certo la prima cosa che viene in mente, essendo quello dei treni veloci uno dei pochi mercati italiani in concorrenza: perché non consigliare al magnate svizzero-contadino Aponte, nuovo azionista dei treni di Italo, di offrire vini di produttori di sinistra? Un Domaine Floris, un Pinot di Pinot Mentana, una Cuvée "La Sep?".

Vini per la giustizia

La scarsa grazia di Nordio con una cronista è nella domanda e nel contenuto. Ministro, gli spritz no!

È tra meglio quando si chiamava "di Grazia e Giustizia", il ministero di Via Arenula ora capeggiato da Carlo Nordio. Perché la giustizia non so, non me ne intendo, ma da quelle parti la Grazia è evidentemente scomparsa non soltanto dalla denominazione ufficiale. Nessuna Grazia ha avuto Augusta Montaruli, la piccola patriota piemontese che a Nordio ha negato l'accesso al balcone meloniano di piazza del Popolo siccome riservato a "invitati selezionati e staff". Guardando le malinconie di siffatta cerbera di Guardasigilli vittima dei sigilli di partito ho avuto la conferma che Fratelli d'Italia non è il movimento conservatore che milita di essere. Se a custodirne l'ingresso è in mano a un vicepresidente. È chiaro che così si ferma tutto. Bisogna andare avanti, tenere duro", dice Gozzi al Foglio. "Non è possibile che, dopo gli 8 miliardi di euro di investimenti fatti su Genova, d'un tratto la Liguria ripiombi nella sua storica marginalità".

Parla Rocca

"Toti sa cos'è meglio per la Liguria", dice il collega presidente della regione Lazio

Andrea's Version

Consapevoli che la nostra battaglia lascerà a Trump la situazione infatti, si concede il campo al direttore Cerasa. Questa rubrica si trasformerà da oggi in un diario. Tipo: Carlo Qualesa ha invitato Beckham a Buckingham Palace, e due hanno molto riso. Roberto Saviano insiste a non ridere. Sotto a chi tocca. Lo scrittore Scuratì, incoraggiato dall'effervescenza intellettuale di Repubblica, ribadisce che il nazismo fu una tragedia senza parti. Causa eccesso di progetti. Buttafuoco Pietrangeli propone una seconda Biennale, la prima per sé, l'altra affidata a Marco Damilano. Segnale mitte-basso-chiucchiucchi. Inutile disperare. Telefonata qui. Passa sotto silenzio la notizia che due degli Agnelli-Rikani, massimi tre, abbiano tentato l'ennesimo furto alle Nuove di Torino, braccio Olt, contro i vecchi colleghi della Sereno rapine. C'è pure per oggi, Netanyahu non se lo inculcano. Vediamo domani.

Toghe ayatollah

L'indagine su Toti sembra più da stato etico che da stato di diritto. La gp di Genova è il senso del carcere

Roma. Quella di Genova che coinvolge il governatore figure Giovanni Toti sembra ormai un'indagine improntata su un approccio più da stato etico che da stato di diritto. Lo confermano le motivazioni con cui la gp Paola Faggioli ha respinto l'istanza di attenuazione della pratica cautelare (dal carcere ai domiciliari) per Paolo Emilio Signorini, ex presidente dell'autorità portuale di Genova. Colui che, per i pm, sarebbe stato corretto da Aldo Spinelli attraverso regali, denaro e viaggi. Secondo la gp, Signorini deve restare nel carcere di Marassi, dove è detenuto da quasi un mese, non solo perché sussistono ancora i rischi di reiterazione del reato e di inquinamento probatorio, ma soprattutto perché non avrebbe compreso la gravità degli addebiti che gli vengono mossi. In particolare, nell'interrogatorio "non ha mostrato consapevolezza del disvalore della sua condotta". Come se il carcere dovesse servire a indurre l'indagine a prendere conoscenza dei propri errori. Una concessione degna del regime degli ayatollah irani.

"La Liguria tenga duro"

Gozzi (Dufereo): "Non ci si può fermare. Le grandi opere vanno fatte. Troppo tempo in mano al pm"

Roma. "Non può essere l'autorità giudiziaria a decidere sul destino di un'amministrazione. Sono i cittadini a dover valutare, al termine del mandato, se confermare o meno la fiducia. Altrimenti mettiamo nelle mani dei giudici un potere enorme". Antonio Gozzi è presidente del gruppo Dufereo e di Federacciai. Ligure di Chiavari, osserva con preoccupazione i riflessi che l'inchiesta che ha coinvolto Giovanni Toti potrebbe avere sul cosiddetto modello Genova: "Il porto è stato decapitato. La regione è in mano a un vicepresidente. È chiaro che così si ferma tutto. Bisogna andare avanti, tenere duro", dice Gozzi al Foglio. "Non è possibile che, dopo gli 8 miliardi di euro di investimenti fatti su Genova, d'un tratto la Liguria ripiombi nella sua storica marginalità".

Parla Rocca

"Toti sa cos'è meglio per la Liguria", dice il collega presidente della regione Lazio

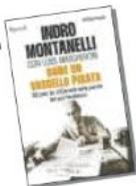
Roma. "Penso che il presidente Toti possa valutare meglio di chiunque altro cosa sia meglio per la sua regione, siamo con lui". Francesco Rocca, presidente del Lazio si schiera al fianco del suo collega ligure, Giovanni Toti, il Consiglio regionale ha respinto - il centrodestra ha votato compatto - la mozione di sfiducia delle opposizioni. Toti ha inviato una lettera in cui ha difeso il suo diritto a non essere defenestrato per via giudiziaria. Il senso politico lo ha tracciato il suo vice, il leghista Alessandro Piana: "Abbiamo tutte le carte in regola per rimanere fino a fine mandato". Rocca invita tutti ad accettare più che il verdetto dei magistrati (che non c'è), quello del Consiglio: "Come tutte le assemblee elettive, è sovrano e la decisione di bloccare la mozione di sfiducia è rispettata".





ISRAELE PRONTO A INVADERE IL LIBANO
BIDEN CONTRO BIBI: GLI SERVE LA GUERRA
Cesare e Robeco a pagina 13

IN VENDITA
IL LIBRO CHE CELEBRA
I 50 ANNI DI STORIA
DEL «GIORNALE»



NICOLA PORRO SVELA TUTTE LE BUGIE
DELLA PROPAGANDA AMBIENTALISTA
Filippo Facci a pagina 17

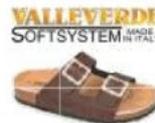


DOSSIER SPECIALE:
VIAGGIO ALLE
ORIGINI DEL
«MADE IN ITALY»

Inserito all'interno



il Giornale



MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 133 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

CHI RIEMPIE LE TV MA NON LE URNE

di Alessandro Sallusti

Uno dei teoremi di Silvio Berlusconi era che le campagne elettorali si decidono nell'ultima settimana, addirittura negli ultimi due giorni prima del voto. Partire lunghi sono solo tempo, energie e soldi buttati. L'elettore fedele e motivato - è il ragionamento - non è certo condizionato dal dibattito elettorale; quello indeciso tra due partiti o addirittura che non sa se astenersi o no è invece disponibile al cambiamento fino all'ultimo, e probabilmente solo all'ultimo minuto ci mette su la testa. In questo meccanismo, che influisce anche sull'affluenza, si annida il margine di errore più o meno ampio dei sondaggi che a tutt'oggi danno un quadro molto simile a quello uscito alle ultime elezioni politiche del 2022. Difficile però che qualcuno dei concorrenti da qui a sabato cali il jolly tipo quel «se vinco tolgo le tasse sulla casa» con cui Berlusconi spiazzò Prodi all'ultimo secondo del faccia a faccia moderato da Vespa: le elezioni europee non offrono possibilità di promettere cose del genere, si gioca sui grandi temi privi di concretezza o di effetti immediati. Fa tenerezza Michele Santoro quando promette di avere la ricetta per portare la pace nel mondo - forte all'ultimo sondaggio pubblicabile dell'uno virgola - che ha messo in apprensione Putin e Zelensky; così come Netanyahu sta aspettando di vedere il risultato della pregiudicata per violenze Ilaria Salis e decidere se fermarsi o no a Gaza; poi c'è Conte che per la seconda volta gioca sul voto di scambio, promette di abolire la povertà (questa volta continentale) e sconfiggere l'inquinamento globale; e infine Marco Tarquinio che si impegna a combattere l'aborto e addirittura chiudere la Nato con la divisa del Pd. Tutte parole al vento, che al confronto le disquisizioni strampalate e ridicole del leghista Borghi sull'abolizione della Bce e forse dell'Europa intera potrebbero apparire più fondate, il che è tutto dire. L'unico senso di andare in Europa non è per distruggerla né di renderla non più buona e bella, una sorta di Bengodi, bensì un luogo politico e culturale più forte e coeso al suo interno e nel mondo, cosa che oggi non è, proprio perché indebolita dagli sfascisti e dai venditori di fumo di cui sopra che riempiono di parole talk show, ma mai le urne con i loro voti.

IMMIGRAZIONE

Svolta, entra solo chi lavora

Meloni riscrive la Bossi-Fini e denuncia le truffe sul clic day E la premier vola in Albania: la lotta agli sbarchi chiave per le euroalleanze

di Gian Micalessin e Adalberto Signore

■ In uno dei primi Consigli dei ministri dopo il G7, il governo interverrà anche sulla questione migratoria, modificando la cosiddetta legge Bossi-Fini: lo ha spiegato ieri la premier Giorgia Meloni ai suoi ministri.

con Boezi e Mantì da pagina 2 a pagina 4



DOPO IL RITIRO DI DJOKOVIC

Sinner da sogno: primo italiano sul tetto del mondo

Lombardo alle pagine 28-29

IL VOTO IN REGIONE LIGURIA

Non passa la sfiducia, Toti va avanti

Stefano Zurlo

■ Giovanni Toti resta il presidente della regione Liguria: la maggioranza di centrodestra si conta e respinge l'assalto delle opposizioni: la mozione di sfiducia viene respinta, finisce 18 a 11.

a pagina 10

la stanza di *vitò* è *fatta*
alle pagine 22-23
Maschio? Ormai è un'offesa

CAOS SANITÀ

Stop a liste d'attesa Sì a nuovi assunti

Pasquale Napolitano

■ Due provvedimenti, un decreto e un disegno legge. Il governo Meloni vara il piano per tagliare le liste d'attesa. La novità è l'introduzione della flat tax per gli straordinari dei medici.

a pagina 7

GLI EMENDAMENTI AL DECRETO

Salvini: «Sulla casa basta burocrazia»

De Francesco e Greco

■ «La nostra politica è diametralmente opposta a quella dell'Europa, che la casa la tassa mentre noi la valorizziamo». Matteo Salvini va all'attacco, presentando gli emendamenti al decreto legge Salva Casa.

a pagina 6

GIÙ LA MASCHERA

BUON PATRIARCATO A TUTTE

di Luigi Mascheroni

In realtà non vogliamo parlare dello hijab. L'Islam è Santo e grande: non ha bisogno dei nostri permessi o della nostra indignazione.

Vogliamo parlare però delle femministe. Le quali, ieri, hanno avuto un orgasmo editoriale quando sull'Espresso - settimanale le cui glorie passate sono ultimamente esaltate da copertine come quelle di Soumahoro e Zerocalcare - hanno letto l'intervista in cui la giovane attivista Aya Mohamed, nata in Egitto e cresciuta a Milano, rivendica, come da titolo del servizio, che «Indossare il velo è una scelta femminista». Wow! Anzi, Woke.



Purtroppo, però, il femminismo intersezionale sta bene fra Porta Romana e il Quadrilatero. Nella provincia dell'Helmand o a Qom, un po' meno.

È il problema irrisolto della sinistra che si sente migliore sposando le cause peggiori. Capitalista per tornaconto, consumista per scelta e liberale per finta, aspira alla purezza del fondamentalismo - barattando la minigonna col velo - come espiazione dei propri sensi di colpa. E così è un attimo rivendicare come modello di emancipazione un simbolo del patriarcato.

Va bene. Strappiamo il velo dell'ipocrisia. Noi seguiamo con lo stesso entusiasmo sia le battaglie in difesa delle donne che in Iran soffrono a causa di un'oppressione, sia le campagne giornalistiche a favore delle donne che in Occidente rivendicano le proprie tradizioni. Sapendo però che il problema non è essere libere di indossare il velo qui. Ma essere obbligate a indossarlo là.



IL GIORNO

Speciale

Scuola

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

MERCOLEDÌ 5 giugno 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli+

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS

Yogi, Joe, Frank e Jim tra sport e cartoon: Cuggiono celebra i suoi miti

Quei figli di emigranti eroi del baseball Usa

Girotti a pagina 21



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Sanità, sì al piano anti-liste d'attesa

Decreto e disegno di legge del governo: Cup regionale, visite e prestazioni anche sabato e domenica, sanzioni per i ritardi ai dirigenti Ausl
Le Regioni protestano: non ci sono coperture. Le opposizioni: un bluff. Cartabellotta (Gimbe): ma ora bisogna assumere i medici

Servizi alle p. 4 e 5

La premier presenta un esposto



Meloni accusa: sui migranti infiltrazioni della mafia

C. Rossi a pagina 6

Antonio Tajani (Forza Italia)



«Bene Salvini, no a Le Pen Più Europa, meno burocrati»

Coppari a pagina 7

DJOKOVIC SI RITIRA DAL ROLAND GARROS E L'ALTOATESINO DIVENTA IL NUMERO UNO AL MONDO È LA PRIMA VOLTA IN ASSOLUTO PER UN TENNISTA ITALIANO: «CONTINUERÒ A FARE SACRIFICI»



Jannik Sinner, 22 anni, di San Candido (Bolzano)

Grilli, Tassi e commento di Turrini alle pagine 2 e 3

Elezioni europee, una mappa per orientarsi

Difesa comune, economia e tutela dell'ambiente I programmi dei partiti

Servizi alle p. 8, 9 e 10



Dopo i missili Usa in Russia

Putin minaccia gli istruttori Nato

Farruggia a pagina 14



Amichevole pre-Europei: 0-0

L'Italia delude con la Turchia

Marchini e Gallo nel QS

COME FEDERICA PELLEGRINI PER LA TUA **ENERGIA FISICA E MENTALE**

SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MERANI





Domani l'ExtraTerrestre

URBANISTICA A Milano grattacieli e palazzi spuntati come funghi, tra affari e presunti abusi edilizi. I consumi fossili dei giganti di vetro



Culture

LAURA PUGNO «Noi senza mondo», il titolo di un libro-narrazione critica della idea, e della paura, di «fine» Sara De Simone pagina 13



Tennis

ROLAND GARROS Jannik Sinner è il n. 1 al mondo dopo aver battuto Dimitrov, inizia una nuova era Mazzino Montinari pagina 15

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2024 - ANNO LIV - N° 134

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista



REPORTAGE DA VOVCHANSK, LA LINEA DEL FRONTE

Droni russi, signori della guerra

SABATO ANGIERI Vovchansk

Non è la morte il problema, ma l'obbligo di pensarci in ogni momento. La paranoia dei droni a Vovchansk non dà scampo ed è riuscita in poche settimane a prendere il controllo delle vite dei soldati impendendogli di compiere ogni

piccolo gesto che li manteneva umani, come andare a pisciare o fumare una sigaretta. Un ronzio durante il giorno, una luce nel cielo notturno e tutto finisce, mentre dall'altra parte qualcuno ti osserva fino a che non diventi un fotogramma disturbato. Questo pensiero ronzia costantemente nella testa dei militari al

confine tra Ucraina e Russia, gli toglie il sonno e la possibilità di riposare i nervi anche solo per qualche minuto. Ed è per questa loro caratteristica perfettamente inumana che i droni sono diventati i veri signori del campo di battaglia. «È così tutto il giorno, tutti i giorni» racconta Vasilij, comandante di una piccola uni-

tà di supporto dell'artiglieria ucraina. Come decine di altre unità, Vasilij e i suoi uomini sono accampati tra la boscaglia nei pressi della città, in trincee poco profonde e poco estese, scavate in fretta. Il bunker, però, è di cemento, anche se da fuori si vedono solo i tronchi di legno.

— segue a pagina 10 —

Anticipazione
Le insistenti
ambiguità
della storia

ENZO TRAVERSO

Antisionismo e antisemitismo hanno sempre intrattenuto un rapporto molto ambiguo. Da un lato, un movimento nazionalista ebraico non poteva che incontrare l'ostilità dei nazionalismi europei, che trovavano nell'antisemitismo uno dei loro elementi costitutivi. Dall'altro, il sionismo cercò fin dall'inizio di usare l'antisemitismo per raggiungere i propri fini. Gli antisemiti volevano cacciare gli ebrei, i sionisti cercavano di convincerli a emigrare in Palestina; antisemiti e sionisti potevano quindi trovare un accordo. Non c'è dubbio che, soprattutto a destra, molti antisionisti fossero antisemiti. Dopo la nascita di Israele, il mondo arabo ha importato dall'Europa molti stereotipi antisemiti che si sono largamente diffusi proprio nel momento in cui conoscevano un forte declino nei loro luoghi di origine.

— a pagina 12 —

Giorgia Meloni durante il comizio di chiusura della campagna elettorale a Roma foto di Riccardo Antimiani/Ansa

Bassi fini

Giorgia Meloni scopre i guasti della legge sull'immigrazione. «La sfruttano le mafie», e corre in procura (quella sbagliata). Ma non è una conversione. È campagna elettorale, sulla pelle dei migranti. La Bossi-Fini vuole cambiarla in peggio

GIORGIA MELONI

Lavoratori stranieri
Corpi schiacciati tra propaganda e fame di braccia

GIANSANDRO MERLI

— segue a pagina 3 —

GIORGIA MELONI

— segue a pagina 10 —

— a pagina 12 —

LA VIOLENZA STRUTTURALE DEL COLONIALISMO

IN CHAMBERS

Il libro di Enzo Traverso «Gaza davanti alla storia» ci espone a una discussione molto più estesa e approfondita sulla storia, i diritti e la giustizia dell'ordine globale. A PAGINA 12

In nessun campo come quello delle politiche migratorie il governo di Giorgia Meloni ha mostrato quanto possano essere lontani il dire e il fare. Non solo perché di mezzo c'è quel mare dove gli slogan su blocchi navali e porti chiusi continuano a sbattere, grazie a norme di rango costituzionale scritte quando ancora si credeva che i diritti fondamentali andassero riconosciuti a ogni persona. Costringendo a subappaltare il lavoro sporco ai regimi al di là del Mediterraneo. Ma perché la novità più grande si è vista a terra.

LISTE D'ATTESA
Schillaci esulta per il di senza fondi



Meloni e Schillaci esultano: «Sulle liste d'attesa promessa mantenuta». Schlein attacca: «Un anno per ammettere che le opposizioni avevano ragione. Ma le misure prese sono fuffa». I sindacati di categoria sul piede di guerra: «Inaccettabile scaricare le colpe sui medici». CIMINO, CAPOCCI A PAGINA 4

ISRAELE/PALESTINA
Accordo sì o no, Bibi tra due fuochi



Oggi la Marcia delle Bandiere dell'ultradestra israeliana a Gerusalemme si servirà premere su Netanyahu perché non accetti l'accordo per Gaza paventato da Biden. Stretto tra due fuochi, il primo ministro guarda al Libano: crescono le voci di un'offensiva a nord. GIORGIO, PARENZO A PAGINA 6

REPORTAGE DALL'INDIA
La terza volta di Modi, ma è un trionfo a metà



Alle sei di sera è ufficiale, il premier Narendra Modi ha ri-vinto il suo seggio a Varanasi e può essere premier per la terza volta, come solo Nehru. Ma dopo 44 giorni di voto il suo Bjp ultranazionalista è lontano dai 400 seggi a cui puntava, e il Congress dei Gandhi invece vola. GIORDANA, MIAVALDI A PAGINA 9



Printed in Italy. Photo: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gipsa/CRW/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICCOBI-N° 154 ITALIA
SPEDIRE IN ADEMPIMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10/A, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 5 Giugno 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENOVA E PROCEA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" € 1,80 L. 3

I dati del turismo

Campania da record L'aeroporto di Napoli supera Venezia

Lorenzo Calò a pag. 15



Gianni Molinari

Città d'arte e paesaggio: Campania e Puglia, al top turismo, trainano il Sud. Nel 2023 oltre 50 milioni di presenze e 15 milioni di arrivi. Appeal internazionale per Napoli e Costiere. E oltre 4 milioni di turisti stranieri sono sbarcati nell'aeroporto di Napoli, un dato che mostra la vocazione internazionale dello scalo di Capodichino e il suo ruolo di «porta d'ingresso» nel Mezzogiorno. **A pag. 15**

Arte & cucina

Il Gambero rosso premia Luminist il bar-bistrot di Gallerie d'Italia

Antonio Vastarelli in Cronaca



L'editoriale

MEDITERRANEO L'ITALIA UNICO PAESE CREDITORE NETTO

Marco Fortis

L'Italia è l'unico dei grandi Paesi mediterranei dell'Euro area che negli ultimi dieci anni sia riuscito a portare in positivo la sua posizione finanziaria netta sull'estero, per un ammontare pari al 7,4% del nostro Pil. Ciò ci rende oggi più simili alla Germania e ai Paesi "frugali" perché siamo diventati una economia che non vive più, come in passato, al di sopra delle proprie possibilità, avendo finalmente più crediti che debiti verso l'estero. Al contrario, a fine 2023 la Grecia era ancora debitrice netta per il 140% del Pil, il Portogallo per il 75%, la Spagna per il 53% e la Francia, che sta andando di male in peggio, per il 29%.

Adesso, dopo la relazione del Governatore della Banca d'Italia del 31 maggio scorso hanno tutti scoperto l'importanza della posizione finanziaria netta di una nazione, cioè lo stock netto di debiti/crediti di un Paese verso l'estero. Fabio Panetta ha dedicato a questo indicatore statistico non soltanto un passaggio della sua relazione ma anche un approfondito commento a braccio, sottolineando il ruolo chiave dell'Italia come contribuente netto del mondo, come ha ben evidenziato in un riquadro ad hoc "Il Sole 24 Ore". Gli italiani hanno così potuto scoprire che l'Italia ha, sì, un elevato debito pubblico, che è essenziale ridurre, come ha affermato lo stesso Governatore, ma possiede anche crediti privati verso l'estero superiori al debito pubblico in mani estere. Sicché "il nostro Paese è oggi creditore netto nei confronti del resto del mondo per 155 miliardi di euro".

Continua a pag. 39

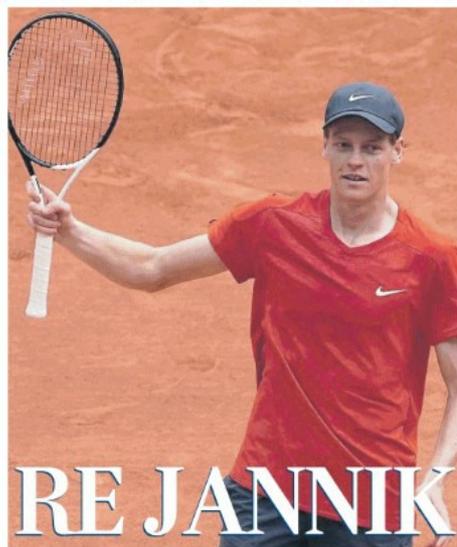
Esposto del premier alla procura antimafia / Inchiesta del Mattino: 15mila euro per simulare assunzioni

MIGRANTOPOLI CAMPANA

La denuncia della Meloni: finti contratti di lavoro per i permessi di soggiorno

Adolfo Pappalardo a pag. 2

Sinner numero 1 al mondo: la prima volta di un italiano



Marco Ciriello

L'eternità finalmente comincia lunedì, quando si aggiornerà la classifica ATP e Jannik Sinner sarà primo, scavalcando Novak Djokovic che ha lottato contro il proprio corpo consumato dal tempo e da due maratone tennistiche con Lorenzo

Musetti e Francisco Cerundolo prima di ritirarsi dal Roland Garros, dove, invece, Sinner è andato in semifinale per la prima volta, battendo Grigor Dimitrov in tre set. Mentre Sinner si illustrava in 6-2, 6-4, 7-6, Djoko annunciava il ritiro dal torneo, e la cessione del primo posto. **A pag. 19**

Operazione verità e coraggio di cambiare

QUEI NUMERI CHE ALLARMANO

Nando Santonastaso

I numeri sono sconvolgenti. Nel 2023, su un totale di 282mila domande di permessi di lavoro relative a immigrati in agricoltura, 157mila sono arrivate dalla Campania che però ha un numero esiguo di imprese agricole. La stessa discrasia si registra sul lavoro non stagionale. **A pag. 3**

QUEL MALAFFARE DA SCOPERCHIARE

Leandro Del Gaudio

Un preliminare di contratto può costare fino a 15mila euro. Funzionano così i canali illegali dell'immigrazione. Un mercato al quale ieri ha fatto riferimento Meloni, nel suo esposto alla Procura nazionale antimafia. Un allarme confermato anche dalle indagini della Dda di Napoli. **A pag. 2**

Sanità, ok del Consiglio dei ministri a decreto e ddl

Tagli alle liste d'attesa: visite nel weekend e sanzioni ai manager

Ettore Mautone e servizio alle pagg. 6 e 7

La cura con tre farmaci del team di Ascierto

Pascale, contro il melanoma promossa l'immunoterapia

Nei pazienti con melanoma l'immunoterapia ha fatto registrare un tasso di sopravvivenza pari al 72%. Lo dimostra lo studio internazionale Nadina a cui ha preso parte Paolo Ascierto, direttore dell'Unità di Oncologia Melanoma, Immunoterapia Oncologica dell'Istituto Pascale di Napoli. **Mautone a pag. 9**



Oggi l'ufficialità del nuovo allenatore

Tutto pronto per Conte cena con DeLa e firma



La prima foto del nuovo allenatore del Napoli Antonio Conte con il presidente De Laurentiis ieri a cena in un ristorante romano dopo l'incontro negli uffici della Filmauro

Pino Taormina a pag. 18

ANDREA MILANO

L'ARTE DELL'ACETO

LA REGINA DELLE MELE INCONTRA L'ACETO

Quello tra arte dell'aceto di Andrea Milano e la Melanurca Campana: l'aceto è uno di quei connubi che possono rivoluzionare la storia del gusto.

Il primo aceto di mele monovarietale con tracciabilità di filiera certificata dal campo alla tavola.

acetamilano.it | seguici su



ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ANNO 140€ - N° 154
 Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.4/2004 art.1 c.1 ED. 9/1

NAZIONALE



Mercoledì 5 Giugno 2024 • S. Bonifacio

IL GIORNALE DEL M...

Commenta le notizie su **ILMESSAGGERO.IT**

Lazio e Lombardia in testa
Turismo da record:
in Italia 451 milioni
di presenze
 Melina a pag. 9



Torna il re degli stadi
Super Vasco:
7 concerti a San Siro
poi tre a Bari
 Marzi a pag. 24



Verso Euro 24
Azzurri scoloriti
Con la Turchia
finisce 0-0
 Nello Sport



L'editoriale
TRA ROMA
E L'EUROPA:
LA SFIDA
È IL FUTURO

Guido Bolfo

Dirigere un grande giornale, com'è il Messaggero per tradizione e vocazione, è una sfida che richiede fiducia. In primo luogo la fiducia nella capacità di coagulare intorno a un progetto una redazione, le sensibilità e le intelligenze che la compongono. La fiducia nella rotta che si intende seguire, nella bontà dell'approdo, nel fatto che al termine della notte i media continueranno ad esercitare un ruolo decisivo per la democrazia, il recupero di un'intermediazione che non manipoli le coscienze ma fornisca loro gli strumenti per plasmarle. La fiducia del lettore e nel lettore, che sappia cogliere lo sforzo, senza lasciarsi fiaccare dalla bulimia di notizie riversate dai canali più disparati, in spregio all'attendibilità. La fiducia che la transizione in atto, dai media tradizionali a quelli digitali, sulla quale siamo concentrati, arricchisca le competenze di una professione senza svilirla: la funzione. E ridarla a ornamento degli algoritmi. Ringrazio Francesco Gaetano Calgatrone e Azzurra Calgatrone per la fiducia che presuppone tutte le altre, quella dell'Editore.

Una redazione è un caleidoscopio di eventi, protagonisti, tragedie e storie. Riunire questa materia magmatica e rappresentarla in maniera organica, ecco la nostra missione. Questa redazione, in particolare, ha la fortuna di affacciarsi su Roma, di costituire la nervatura e lo specchio, in un rapporto di dare e avere senza eguali. Sono un romano di importazione, con gli occhi della meraviglia e non (ancora) della disillusione. Sorpreso dal fatto che a questa città non venga dato il riconoscimento che meriterebbe, non tanto per la bellezza incommensurabile, ma per il ruolo che esercita e gli oneri che sopporta. Di ciò è responsabile una politica che negli anni non ha saputo attribuire a Roma poteri e competenze adeguati al suo status, lasciandola consumarsi nel calderone dei luoghi comuni e delle facili (a volte offensive) battute.

Continua a pag. 27

Djokovic si ritira al Roland Garros: Sinner il primo tennista italiano a diventare numero 1 al mondo



Come lui nessuno mai

Il commento
IL NOSTRO
FENOMENO
DIVERSO

Piero Mei

Jannik Sinner, il numero uno sul campo, adesso è numero uno anche sulla carta che, come da proverbio, (...) Continua nello Sport

L'ex campione
Wilander: Jannik
regnerà a lungo

ROMA Mats Wilander: «Bravo Jannik, il suo regno sarà lungo». Martucci nello Sport

Jannik Sinner, 22 anni,
nuovo re del tennis
mondiale
 Nello Sport

L'intervista



Tajani: «L'Ue
un'opportunità
per crescere»

ROMA «L'Europa non è matri-gna». Così il leader di Forza Italia Antonio Tajani in una intervista a *Il Messaggero*. «Su sanità, economia e mercato dell'energia la Ue è un'opportunità per i cittadini». A pag. 5

Meloni: «Truffe sul decreto flussi
la legge Bossi-Fini è da cambiare»

►Migranti, esposto della premier all'Antimafia: irregolarità nel click day in Campania

ROMA «Truffe sul decreto flus-si: la legge Bossi-Fini è da cambiare». Esposto della premier Meloni all'Antimafia. L'annuncio durante il Cdm. «Visti falsi ai migranti, in Campania abbiamo rilevato numeri sproporzionati nel click-day rispetto ai possibili datori di lavoro». Verso la stretta: le imprese dovranno dimostrare l'esistenza di un contratto di lavoro attivo. Alle pag. 2 e 3

«Sanatoria per i locali al pianterreno»

Piano Casa, emendamenti Lega:
«Più facile ottenere l'abitabilità»

ROMA Matteo Salvini «emenda» il suo Salva-casa. E propo-ne l'agibilità anche per i mini-appartamenti. Cioè quelli con una superficie di 20 metri quadri (oggi il limite minimo è di 28 metri), se abitati da una

Regioni in trincea

Sblocca liste d'attesa,
ok al decreto: multe
per chi non le riduce

ROMA Liste d'attesa, sì al piano. Puniti i manager delle Asl che non riducono i tempi. Il ministro della Salute Schiaccia: «Ora le Regioni devono fare la loro parte». A pag. 9

La tragedia

Natisone, le quattro
telefonate: si indaga
sui soccorsi lenti



UDINE Il dramma del Natisone, le 4 chiamate di Patrizia. Si indaga sui soccorsi lenti. La madre: «Voleva portare in salvo l'amica, per questo è morta». Zaninro a pag. 15

CARDIO TC

L'unico esame diagnostico realmente efficace per la prevenzione dell'infarto

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 43 35 - radiologia@villamafalda.com - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

VERGINE, CARTE
VINCENTI

Mentre si prepara per il novilunio di domani, la Luna viene a darti una mano nella missione iniziata qualche settimana fa, consentendoti di concludere qualcosa di importante nel lavoro, ora che sei anche favorito dai numerosi aspetti positivi che ti facilitano il compito. Hai talmente tante carte da giocare che diventa difficile scegliere quale, ma per una volta puoi stare tranquillo perché in ogni caso sono tutte carte vincenti. **MANTRA DEL GIORNO** Ogni interpretazione è arbitraria. **L'oroscopo a pag. 27**

* Tariffe con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, *Il Messaggero* + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercatini € 1,40; in Abruzzo, *Il Messaggero* + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; in Molise, *Il Messaggero* + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, *Il Messaggero* + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,30; Trento per sognare. La rivista secondo *Nova Novifred* € 6,90 (solo Roma) *Romano tricolore* € 6,90 (in tutto il Lazio)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 5 giugno 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

Il processo all'oculista accusato di omicidio

**I figli di Amato:
«Papà non ha ucciso
nostra madre»**

Orlandi a pagina 18



La malattia rara di Leonardo

**«Sono solo,
aiutatemi
a trovare amici»**

Moricci a pagina 21

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Sanità, sì al piano anti-liste d'attesa

Decreto e disegno di legge del governo: Cup regionale, visite e prestazioni anche sabato e domenica, sanzioni per i ritardi ai dirigenti Ausl
Le Regioni protestano: non ci sono coperture. Le opposizioni: un bluff. Cartabellotta (Gimbe): ma ora bisogna assumere i medici

Servizi alle p. 4 e 5

La premier presenta un esposto



**Meloni accusa:
sui migranti
infiltrazioni
della mafia**

C. Rossi a pagina 6

Antonio Tajani (Forza Italia)



**«Bene Salvini,
no a Le Pen
Più Europa,
meno burocrati»**

Coppari a pagina 7

DJOKOVIC SI RITIRA DAL ROLAND GARROS E L'ALTOATESINO DIVENTA IL NUMERO UNO AL MONDO È LA PRIMA VOLTA IN ASSOLUTO PER UN TENNISTA ITALIANO: «CONTINUERÒ A FARE SACRIFICI»

Jannik Sinner,
22 anni,
di San Candido
(Bolzano)

Grilli, Tassi e commento di Turrini
alle pagine 2 e 3

Elezioni europee,
una mappa per orientarsi

**Difesa comune,
economia
e tutela
dell'ambiente
I programmi
dei partiti**

Servizi alle pagine 8, 9 e 10



Dopo i missili Usa in Russia

**Putin minaccia
gli istruttori Nato**

Farruggia a pagina 14



Amichevole pre-Europei: 0-0

**L'Italia delude
con la Turchia**

Marchini e Gallo nel QS

COME FEDERICA PELLEGRINI
PER LA TUA **ENERGIA**
FISICA E MENTALE

SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MARIANI

DI VINO MARKET
PREZZI OUTLET

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2024

IL SECOLO XIX

DI VINO MARKET
PREZZI OUTLET

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 132, 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

TRAFFICO DI DROGA, ARRESTATO COLAFIGLI
Banda della Magliana
il Bufalo ci ricasca
FRANCESCA FAGNANI / PAGINA 16



IL RAPPER E IL DIBATTITO SULLA CITTÀ
Alfa: «Genova si impegni
per trattenere i ragazzi»
L'ARTICOLO / PAGINA 25



L'EROE DISNEY AMATO DAI LETTORI
190 anni di Paperino
perdente di successo
STEFANO PRIARONE / PAGINA 41



PIANA: POSSIAMO ARRIVARE ALLA FINE. PORTO, I PM ASCOLTANO LA SOPRINTENDENTE

No alla sfiducia la giunta Toti prova a resistere Tensione in aula

Lettera del presidente che critica «la sinistra dell'odio»
L'opposizione: «Messaggi sovversivi, Regione ferma»

Il Consiglio regionale della Liguria respinge la sfiducia contro il presidente Toti, ai domiciliari. Tensione in aula, ma la maggioranza tiene e vuole provare ad andare avanti.
CASALLI, DE FAZIO, FAGNANI, FREGATTI, INDOCE, A. ROSSI, E. ROSSI / PAGINE 2-5

VICEPREMIER CONTRO

La linea di Salvini:
«Voto Vannacci
FI non ci supererà»

Francesco Olivo / PAGINA 6

Intervista a Salvini: «Voglio la Lega in doppia cifra davanti a FI».

Tajani: no a lezioni
da chi ha governato
con il Pd e il M5S

Gianni Armand-Pilon / PAGINA 9

ROLLI



PIANO DEL GOVERNO: SOVRAPPREZZO PER FINANZIARE FONTI RINNOVABILI

Bollette verdi ma più care Bruxelles dice sì a Roma

La Commissione europea ha dato il via libera al maxi-piano del governo italiano per incentivare la produzione di rinnovabili. Il piano, da 35,3 miliardi, sarà a carico degli utenti.
BRESOLINE MONTICELLI / PAGINA 12

LA GIORNATA DELL'AMBIENTE

ALBERTO DE SANCTIS / PAGINA 12

DIFENDERE LA TERRA
È COMPITO DI TUTTI

PARIGI, SINNER IN SEMIFINALE. DA LUNEDÌ SARÀ IL NUMERO UNO. DJOKOVIC KO



Sinner ringrazia il pubblico dopo avere battuto Dimitrov SEMERARO / PAGINA 42

IL COMMENTO

CARLO GRAVINA / PAGINA 42

UN ALIENO ROSSO NATO PER VINCERE PUÒ APRIRE UN'ERA

C'è il rosso della terra del Roland Garros. Il rosso della chioma di Sinner. E poi c'è il rosso della polvere del pianeta Marte, dal quale, quasi certamente, arriva Jannik.



ALLA PRIMA AMICHEVOLE
GLI AZZURRI NON BRILLANO
CON LA TURCHIA SOLO 0-0
BARILLÀ / PAGINA 44

VERSO LE ELEZIONI

Dal mercato unico allo studio Erasmus i meriti dell'Unione

Nicolas Lozito / PAGINA 11

I meriti dell'Unione europea, nella sua storia lunga almeno 75 anni, sono più di quanto si pensi, in settori come l'economia, il cibo, l'istruzione, la tecnologia.

PERCHÉ AVERE MENO EUROPA NON CONVIENE

FRANCESCO MUNARI / PAGINA 18

Soprattutto nel dibattito italiano agli elettorali viene prospettata l'alternativa tra "più Europa" e "meno Europa" quale criterio per scegliere il partito da votare.

«Voce ai giovani» Nell'appello all'Ue c'è un genovese

Bruno Viani / PAGINA 10

Tre associazioni europee di giovani hanno firmato un appello ai partiti perché riconoscano gli interessi delle future generazioni. Tra i promotori c'è un genovese.

IL CASO PORTOFINO

L'OLTRAGGIO DELLE PIAZZE DATE AI PRIVATI

ALESSIO PIRAS / PAGINA 18

Perché è così grave che la Piazzetta di Portofino sia stata ceduta a una coppia ricchissima per una festa? La piazza è lo spazio pubblico per eccellenza, in cui poveri e ricchi hanno uguale accesso.

PREZZI OUTLET

P

DI VINO MARKET

VINO SFUSO
VINO DI MARCA IN BOTTIGLIA
BAG IN BOX

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006

BUONGIORNO

Immagino che nessuno di voi abbia idea di chi sia Matt Wallace, ed è bello, perché vivete in un mondo sano. Purtroppo mi tocca rompere l'illusione: Matt Wallace è una specie di influencer con un milione e ottocentomila follower su X, nuovo nome di Twitter, dove ieri ha svelato che fine ha fatto Kate Middleton, moglie del prossimo re d'Inghilterra. Ha preso un quadro raffigurante Carlo, suocero di Kate e attuale sovrano, lo ha sdoppiato, ha capovolto le due copie, le ha congiunte e all'improvviso in un punto al centro è comparso il volto di un caprone. Oddio, ci voleva un po' d'impegno per vederlo, piuttosto lo si intuiva e, una volta colorato di nero, il caprone prendeva le sembianze di Belzebù. Non può essere una coincidenza, ha detto Wallace. E quindi Carlo ha ucciso Kate: ecco perché è scomparsa dalla circolazione. Non sono si-

Un mondo sano | **MATTEA FELTRI**

cura che il volto del demonio come prova dell'omicidio reggerebbe in tribunale, ma su X è stato un pomeriggio elettrizzante: la dimostrazione è stata vista oltre due milioni di volte, con oltre diecimila like. Ma Wallace è uno che sa il fatto suo: Bill Gates e George Soros hanno diffuso il Covid, la guerra in Ucraina è stata voluta dall'Occidente per riciclare denaro sporco, i coniugi Obama hanno qualcosa da nascondere sulla morte di un loro dipendente. Per dirne solo alcune, parecchio apprezzate dal padrone di X, Elon Musk, che le rilancia spesso commentando con molti "Wow! Musk è anche un amico e un fervente sostenitore di Donald Trump, di cui probabilmente diventerà consigliere economico se a novembre Joe Biden sarà sconfitto. Benissimo, ora torniamo pure nel mondo sano, a godermene gli sgoccioli.

PREZZI OUTLET

P

DI VINO MARKET

VINO SFUSO
VINO DI MARCA IN BOTTIGLIA
BAG IN BOX

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Giornata dell'ambiente

In Europa calano le emissioni di CO2 ma il riscaldamento globale avanza
Due inserti con Il Sole

Meno CO2 in Europa, ma riscaldamento globale in aumento. Doppio inserto oggi con Il Sole (e testate verdi) per la giornata dell'ambiente. — Servizi a pagina 10



FTSE MIB 34276,02 -1,14% | SPREAD BUND 10Y 131,20 +1,60 | SOLE24ESG MORN. 1366,93 -0,67% | SOLE40 MORN. 1257,64 -1,25% | **Indici & Numeri → p. 37-41**

ISRAELE PRONTO AL CONFLITTO IN LIBANO

Biden contro Netanyahu: guerra per giochi politici Poi fa marcia indietro

— Servizio a pag. 16



A Khan Yunis. Aiuti umanitari dal cielo

L'INVASIONE DELL'UCRAINA

Dopo il sì all'uso esteso delle armi occidentali alta tensione con Mosca

Antonella Scotti — a pag. 16

Turismo da record oltre i livelli pre-Covid Veneto al primo posto

I numeri del 2023

Lo scorso anno presenze a quota 451 milioni (+3,3% rispetto al 2019)

Veneto leader con 71,9 milioni di turisti davanti al Trentino-Alto Adige

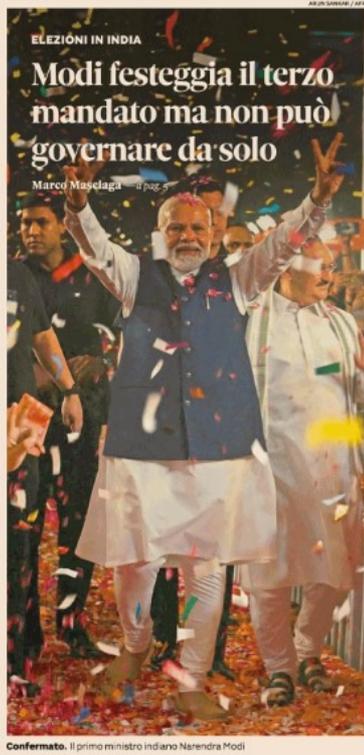
Nel 2023 il turismo italiano ha ampiamente superato i numeri del 2019, ultimo anno pre-Covid. Lo rivela il primo rapporto congiunto Ministero del Turismo-Istat. Gli oltre 134 milioni di arrivi (+2,3% rispetto ai valori pre-pandemici) e 451 milioni di presenze (+3,3%) segnano il nuovo primato storico grazie al ritorno massiccio degli stranieri (52,4% del totale). La regione con il maggior numero di presenze è il Veneto (71,9 milioni), seguita dal Trentino-Alto Adige (55,9 milioni).
Riccardo Ferrazza — a pag. 3

L'INTERVISTA



Zaia: «Alluvioni, per il Veneto serve 1 miliardo»

Marco Alfieri — a pag. 20



ELEZIONI IN INDIA

Modi festeggia il terzo mandato ma non può governare da solo

Marco Masciagari — a pag. 5

Confermato. Il primo ministro indiano Narendra Modi

PANORAMA

ELEZIONI AMMINISTRATIVE

Comunali, caccia a 57mila posti Al voto 27 città capoluogo

Non solo Europee. Sabato e domenica si vota in 3.706 Comuni. In cui vivono 19,3 milioni di cittadini. In palio ci sono 57.400 posti fra consiglieri comunali (42.700), assessori (11mila) e sindaci. E ci sono slide politiche rilevanti da Firenze a Bari, da Bergamo a Cagliari, in una geografia delle città che vede al voto 27 capoluoghi di provincia. — a pagina 15

IMMIGRAZIONE

Esposto della premier contro le frodi sui flussi

Giorgia Meloni ha presentato ieri mattina un esposto al procuratore nazionale antimafia, Giovanni Melillo. Sotto tiro le frodi nell'utilizzo dei meccanismi del decreto flussi. — a pagina 12

NON SOLO AUTOMOTIVE

L'EUROPA COSTRUISCA STRATEGIE PRODUTTIVE

di Stefano Manzocchi — a p. 18

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Sole 24 Ore, primo in Italia con codice di autodisciplina

Il Gruppo 24 Ore è il primo gruppo editoriale italiano ad adottare un codice di autodisciplina per l'applicazione etica dell'intelligenza artificiale nelle sue attività. — a pagina 13

VENERDI' CON IL SOLE



Focus

Decreto Salva casa, tutte le sanatorie

— a 1,00 euro più il quotidiano

Lavoro 24

Welfare

Genitori e bambini, il ruolo dell'azienda

Cristina Casadei — a pag. 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scritto 150€ Festival Economia. Info: ilsol24ore.com/abbonamento Servizio Clienti: 02.30.300.600

Cure nel privato pagate dal Ssn per tagliare le liste d'attesa

Il decreto Sanità

Resta il nodo coperture: poche risorse nuove, si usano fondi già stanziati

Se le prestazioni sanitarie non vengono erogate nei tempi previsti, le Asl devono garantire in intramoenia o attraverso il privato accreditato. Lo prevede un decreto legge approvato dal Cdm. «Se un paziente deve ottenere una risonanza entro 72 ore l'avrà dove è possibile. A pagare sarà il Ssn», conferma il ministro della Salute Orazio Schillaci. Da sciogliere il nodo coperture. **Marzio Bartoloni** — a pag. 2

PROCURA DI TORINO

Fondazione Crt: sette indagati per «interferenze» sull'assemblea

Laura Galvagni — a pag. 26

edison.it

Se il domani fosse migliore se pensato per tutti?

EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.

Orsini: «Costo unico dell'energia per rafforzare la competitività nella Ue»

Confindustria-Medef



L'energia è un fattore prioritario per la competitività dell'industria europea e quella nucleare è fondamentale per gli obiettivi di decarbonizzazione. È uno dei punti centrali discussi nella bilaterale di ieri dai presidenti degli industriali italiani e francesi, Emanuele Orsini e Patrick Martin (nelle foto). «Serve un costo unico dell'energia, va rivisto il mix energetico», ha insistito il presidente di Confindustria, Orsini. **Picchio** — a pag. 8

L'ANDAMENTO DEI MERCATI

Borse giù con le banche in attesa della Bce

Vito Lops e Isabella Bufacchi — a pag. 6





VERSO L'EUROPEO

Il ct fa prove tecniche d'Italia
Contro la Turchia finisce 0-0

Pieretti a pagina 28



GESTIVA LO SPACCIO DI COCAINA

In cella Marcellone il «bufalo»
della Banda della Magliana

Parboni a pagina 13



LA PROPOSTA DELLA LEGA

Salvini rilancia sulla casa
«Più spazio e affitti meno cari»

Adelai a pagina 7



San Bonifacio, vescovo e martire

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 5 giugno 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 154 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

ALTRO CHE LAVORO

Meloni denuncia i «finti» migranti e apre all'addio alla Bossi-Fini



DI DARIO MARTINI

Giorgia Meloni ha il Consiglio dei ministri fissato alle 11,30 di mattina. Ma prima ha altro da fare. Deve recarsi nell'ufficio del procuratore nazionale Antimafia, Giovanni Melillo, per consegnargli un esposto bomba. Riguarda gli ingressi regolari degli immigrati (...)

Segue a pagina 2

AL TAR L'UFFICIO DEGLI EX PRESIDENTI

Il Senato in causa ora rischia lo sfratto Palazzo Giustiniani è della Massoneria

Torchiaro a pagina 5

Il Tempo di Oshø

Ci mancava Gualtieri in stazione a montare tende per i senzatetto



"Così mentre aspettate i taxi magari v'annate a fare pure 'n pisolino"

Zanchi a pagina 17

GLI SOS INASCOLTATI

Travolti dal Natisone Inchiesta sui soccorsi

Marsico a pagina 12

«NO» ALLA SFIDUCIA

Fallita la spallata Toti resta in sella

Cavallaro a pagina 9

ALL'INTERNO L'INSERTO DI 32 PAGINE



1944 2024

Il Tempo compie 80 anni e continua a raccontare l'Italia e il mondo che cambiano. Il tempo passa. Il Tempo resta

DI TOMMASO CERNO

Proprio come una macchina, la macchina de Il Tempo, sotto questa testata ha preso vita il grande racconto dell'Italia che cambiava. Da quel 6 giugno 1944, il giorno dopo la liberazione (...)

DI GIANNI LETTA

Nel 1954 - 70 anni fa! - partecipai al primo «decennale» a fianco di Renato Angiolillo perché ero il più giovane dei corrispondenti di provincia. Un ragazzino ancora (...)



Hanno scritto per noi

CARLO ANTINI, LUIGI BISIGNANI, ALESSIO BUZZELLI, TIZIANO CARMELLINI, GIUSEPPE CHINA, FRANCOBALDO CHIOCCI, ANNALISA CHIRICO, PIETRO DE LEO, GIOVANNI MALAGÒ, RUGGERO MARINO, DARIO MARTINI,

SUSANNA NOVELLI, LORENZO PES, MAURIZIO PICCIRILLI, ULDERICO PIERNOLI, FRANCESCO PUGLISI, EDOARDO ROMAGNOLI, LUIGI SALOMONE, GIAN FRANCO SVIDEROSCHI, ALESSANDRA ZAVATTA

IN ITALIA PATITE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERARDA

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
www.artemisialabyoung.it

DOPO IL FORFAIT DI DJOKOVIC

Sinner sul tetto del mondo
Mai un italiano è arrivato lassù

DI TIZIANO CARMELLINI

Ora anche Pietrangeli si dovrà rassegnare: non è più lui (ammesso e non concesso che lo sia mai stato) l'italiano salito più in alto nella classifica mondiale del tennis. (...)

Segue a pagina 27

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 16

SCOPRI DA FEDERICA PELLEGRINI

SUSTENIUM PLUS

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO INTERI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA.
EQUILIBRATA E GIUNTA UTILE DI TUTTA GIORNATA.





PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 30

Siamo stati illusi da 76 anni di pace per cui la gente riteneva inutili le spese militari
Gianni Pardo a pag. 9

Guida agli ITS Academy 2024/2025

IN EDICOLA E IN DIGITALE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

RIFORMA FISCALE
Pronto per il via libera il primo poker di testi unici fiscali sui nove predisposti da Entrate e mineconomia
Bartelli a pag. 30

Ecco la norma salva-Milano

Un emendamento al dl salva-casa per tutelare chi ha comprato abitazioni costruite sulla base di interpretazioni che consentivano la demolizione e ricostruzione con Scia

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Semplificazione normativa - Il testo del disegno di legge

Pubblica amministrazione - Assegnazione dei dipendenti pubblici con figli piccoli, la sentenza della Consulta

Magistratura onoraria - Lo schema di ddl con la riforma

Una sanatoria per il passato, «per tutelare le centinaia di famiglie milanesi che hanno comprato case costruite sulla base di interpretazioni di funzionari comunali e regionali che consentivano la demolizione e ricostruzione con Scia». Saranno questi i parametri della norma Salva Milano che verrà inserita come emendamento al decreto legge Salva Case da martedì 11 giugno all'esame della commissione ambiente della Camera.
Corisano a pag. 36

Natale (Un. Statale): all'Europarlamento non ci sarà una maggioranza di centrodestra

Le forze di destra avanzano, oppure una maggioranza di destra all'Europarlamento è quasi impossibile: i sondaggi, vietati in Italia e in Grecia ma non negli altri paesi, dicono infatti che senza il Popolare (l'unica forza stabile del quadro politico europeo rispetto a 5 anni fa) e senza i liberali di Renew Europe (nonostante il calo di 22 seggi) non si fanno maggioranza. «La prospettiva europea è di grande incertezza», dice Paolo Natale, politologo dell'Università Statale di Milano. Al tempo stesso è invece certo, afferma Natale, che «in alcuni Stati siamo alla vigilia di grandi cambiamenti». È il caso della Francia, dove l'avanzata della destra ha la faccia di Jordan Bardella.
Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

I difensori dell'aggressione di Putin all'Ucraina sostengono che la sua guerra è la risposta all'accerchiamento della Russia da parte della Nato. Se ci si limita a guardare la cartina geografica, questa affermazione può sembrare giusta, nel senso che, dal crollo del Muro di Berlino in poi, molti paesi (che un tempo erano sotto il giogo sovietico) hanno implorato di aderire all'Unione europea e alla Nato, due organismi che si propongono entrambi di difendere i valori liberali occidentali. Hanno scelto un campo, quello occidentale (dove non sono stati spinti ad entrare, anzi) perché temevano di essere fagocitati dal campo russo. Le due ultime e recenti adesioni alla Nato sono quelle di Svezia e Finlandia. Due paesi, questi, che, fino a poco tempo fa, erano rigorosamente neutrali come la Svizzera. Perché hanno cambiato politica? Perché adesso temono di essere invasi dalla Russia e non hanno, da soli, la forza per opporsi. Tutto qui.

ASCOLTI IN CALO
Giro d'Italia, l'età media dei telespettatori è sui 65-70 anni
Piazzotta a pag. 19

IL PUNTO È AVERE UN COPILOTA PER GUIDARE IL TUO BUSINESS VERSO IL FUTURO.

Copilot per Microsoft 365

Siamo Vodafone Business e ti aiutiamo a ottenere il massimo dall'intelligenza artificiale di Copilot per Microsoft 365, con la nostra connettività e i nostri servizi gestiti.

#DRITTIALPUNTO

Microsoft 365

Together we can
vodafone business

*Con Guida agli ITS Academy a € 4,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 5 giugno 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

Firenze, l'intervento all'ospedale pediatrico

**Era nato senza il nasino
Ricostruito al Meyer
con la copia dal gemello**

Ulivelli a pagina 21



Viareggio, ha sfidato la guerra

**Mamma
(da record)
a 63 anni**

Piaceri a pagina 20

CRASTAN
→ 1870 ←
**100% ORZO
ITALIANO**

Sanità, sì al piano anti-liste d'attesa

Decreto e disegno di legge del governo: Cup regionale, visite e prestazioni anche sabato e domenica, sanzioni per i ritardi ai dirigenti Ausl
Le Regioni protestano: non ci sono coperture. Le opposizioni: un bluff. Cartabellotta (Gimbe): ma ora bisogna assumere i medici

Servizi
alle p. 4 e 5

La premier presenta un esposto



**Meloni accusa:
sui migranti
infiltrazioni
della mafia**

C. Rossi a pagina 6

Antonio Tajani (Forza Italia)



**«Bene Salvini,
no a Le Pen
Più Europa,
meno burocrati»**

Coppari a pagina 7

**DJOKOVIC SI RITIRA DAL ROLAND GARROS E L'ALTOATESINO DIVENTA IL NUMERO UNO AL MONDO
È LA PRIMA VOLTA IN ASSOLUTO PER UN TENNISTA ITALIANO: «CONTINUERÒ A FARE SACRIFICI»**



Jannik Sinner,
22 anni,
di San Candido
(Bolzano)

Grilli, Tassi e commento di Turrini
alle pagine 2 e 3

Elezioni europee,
una mappa per orientarsi

**Difesa comune,
economia
e tutela
dell'ambiente
I programmi
dei partiti**

Servizi alle pagine 8, 9 e 10



Dopo i missili Usa in Russia

**Putin minaccia
gli istruttori Nato**

Farruggia a pagina 14



Amichevole pre-Europei: 0-0

**L'Italia delude
con la Turchia**

Marchini e Gallo nel QS

COME FEDERICA PELLEGRINI
PER LA TUA **ENERGIA
FISICA E MENTALE**

SCEGLI **SUSTENIUM
PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA,
EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MENARINI

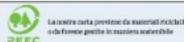


la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*



Mercoledì 5 giugno 2024



Oggi con *Green & Blue*

Anno 110 N° 133 - In Italia € 1,70

IL FRONTE DELLA SANITÀ

Liste di attesa Il bluff del governo

Via libera alla riforma Schillaci, ma non ci sono stanziamenti aggiuntivi Schlein: "Misure fuffa per prendere in giro i cittadini". Regioni d'accordo

La premier: criminali tra i migranti

Il commento

Se Meloni va in Procura

di **Carlo Bonini**

A quattro giorni dal voto e su un tema politicamente ed elettoralmente sensibile come quello dei migranti – sulla coincidenza di tempo e di merito non vale la pena spendere considerazioni ovvie – la presidente del Consiglio dimostra con quale disinvoltura interpreti il suo ruolo istituzionale e con quanta doppiezza politica lei e la sua maggioranza guardino alla funzione della magistratura inquirente. Accade infatti che, in possesso di elementi in grado di dimostrare che la criminalità organizzata ha infiltrato la gestione delle domande per migrare legalmente nel nostro Paese (i cosiddetti decreti flussi), Meloni decida di trasformare quelle informazioni in un esposto. Che quell'esposto venga personalmente consegnato al Procuratore nazionale antimafia.

● a pagina 37

di **Michele Bocci**

Misure già previste da anni sbandierate come decisive, moltiplicazione di strutture di controllo e soprattutto zero soldi. Mancano le risorse nel decreto legge-spot elettorale del governo. Nei sette articoli del di approvato ieri c'è solo la copertura della riduzione della tassazione per i medici che fanno straordinari. Per il resto la battaglia contro il problema della sanità più sentito dai cittadini si combatte senza nuovi investimenti e con poca fantasia.

● a pagina 3
servizi di **Abbate, Cerami Colombo, Ricciardi e Ziniti**
● da pagina 2 a pagina 7

L'analisi

Una Nato più europea

di **Luigi Manconi**

A alcuni giorni fa Marco Tarquinio, già direttore di *Avvenire*, il quotidiano della Conferenza episcopale italiana, candidato indipendente nelle liste del Pd per il Parlamento europeo, ha dichiarato: «Bisogna sciogliere la Nato e fare finalmente un'alleanza tra pari Europa-America».

● a pagina 36

Il retroscena

Green Deal la finta guerra della maggioranza

di **Elena Dusi e Luca Fraioli**
● alle pagine 26 e 27



NESSUN ITALIANO COME LUI



▲ Parigi Dopo il ritiro di Djokovic, Sinner sale al vertice del ranking Atp

Sinner, re del tennis È il n. 1 al mondo

dal nostro inviato
Paolo Rossi

PARIGI – La festa più bella del mondo che un atleta possa immaginare. Il momento che chiunque faccia sport agonistico sogna. Essere celebrato in campo. Scrivere la Storia sul Centrale di uno Slam. Con l'applauso, gigantesco, del pubblico di Parigi. In mondovisione. «Jan- nik, a 22 anni, sarai il numero 1».

● a pagina 22

Il personaggio

Il messia tanto sognato

di **Gabriele Romagnoli**

L'attesa messianica è finita. L'auto-profezia si è avverata: predestinato da sé stesso, Sinner è il numero uno.

● a pagina 23



Rimadesio

Ucraina

Macron accelera Istruttori militari in aiuto di Kiev



di **Castelletti, Ginori e Raineri**
● alle pagine 12 e 13

Roma



Arrestato il "Bufalo" L'ultimo reduce della Magliana

di **Giuseppe Scarpa**
● a pagina 21

Cultura

Invito all'Opera politicamente scorretta



di **Corrado Augias**
● alle pagine 40 e 41

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

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicitamanzoni.it

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

con Terra di Domani
€ 10,60

NZ



190 ANNI DEL CARTOON

Perché siamo tutti Paperino simbolo del maschio perdente

MARMIROLI E RIGATELLI - PAGINE 22 E 23



LA GIORNATA DELL'AMBIENTE

Se vogliamo salvare il Pianeta partiamo dall'alimentazione

CARLO PETRINI - PAGINA 29



VERSO GLI EUROPEI

È un'Italia troppo amichevole Contro la Turchia finisce 0-0

BARILLÀ E BUCCHERI - PAGINA 36



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 154 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



INTERVISTA AL VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO: VOGLIO PIÙ ITALIA E MENO EUROPA. IL TEMPO DI VON DER LEYEN È FINITO

Salvini: lo voto Vannacci

“Solo Meloni e Schlein lo batteranno. Mai chiesto le dimissioni di Mattarella. Forza Italia non ci supererà”

IL MEDIO ORIENTE

Biden su Netanyahu “Allunga la guerra per motivi politici”

ALBERTO SIMONI



La proposta di pace in tre fasi descritta da Joe Biden venerdì scorso resta nel limbo e così Brett McGurk, l'uomo che al Consiglio per la Sicurezza nazionale coordina il dossier mediorientale, partirà in settimana per la regione con il duplice obiettivo di spingere per un'intesa sul ritorno degli ostaggi e ottenere il cessate il fuoco. Il segretario di Stato Antony Blinken, nel frattempo, dialoga con gli omologhi di Algeria e Arabia Saudita.

NELLO DEL GATTO - PAGINA 12

L'INTERVISTA

Nevo: “Tregua difficile e la colpa è di Hamas”

FABIANA MAGRI

Da quando è arrivato in Italia per un ciclo di presentazioni della sua raccolta di racconti Legami, Eshkol Nevo, come tutti gli israeliani, vive sospeso nell'attesa dell'accordo per una tregua fra il suo governo e Hamas.

GRIGNETTI, LOMBARDO, OLIVO

«Nessun rimpasto di governo dopo le Europee, tutto resterà così», dice alla Stampa il leader della Lega e ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini.

I medici che mancano per le liste d'attesa

Nino Cartabellotta

IL RACCONTO

Giorgia, la vita privata e l'attenzione morbosa

MARIA LAURA RODOTÀ

Dopo millenni di patriarcato, è oggi pratica woke credere alla donna. Se si sente molestata, se vede atteggiamenti morbosi, se denuncia la presenza di stalker.

L'ECONOMIA

Commissario alla Crt l'ora di mettere ordine

Giuseppe Bottero

Rinnovabili in bolletta la beffa dell'energia

Davide Tabarelli

DJOKOVIC SI RITIRA A PARIGI, SINNER PRIMO ITALIANO NELLA STORIA A GUIDARE IL TENNIS MONDIALE

Il Numero Uno

STEFANO SEMERARO



Jannik dominerà per 10 anni

BORIS BECKER

Sapevamo che sarebbe accaduto. Jannik è costantemente migliorato da quando è arrivato tra i professionisti.



Speciale come Rossi e Pellegrini

GIGI BUFFON

Jannik Sinner numero uno, primo italiano della storia, mi rende orgoglioso perché dietro c'è un percorso positivo.



CAROLINE BLUMBERG/EPA

LA STORIA

In carcere il Bufalo boss della Magliana A Roma l'eterno romanzo criminale

FRANCESCA FAGNANI



Lui è Marcello Colafigli, per tutti “Marcellone”, figura apicale della Banda della Magliana e braccio destro e sinistro di uno dei suoi fondatori, Franco Giuseppucci.

LA POLEMICA

Se l'atletica europea scopre il Duce al Coni

GIULIA ZONCA



Se la storia morde vuol dire che non la si è superata o forse solo che ne mancano dei pezzi. Imbarazzo al Foro italoico, quando lo staff di European Athletics è entrato al Salone d'onore del Coni e s'è trovato faccia a faccia con il Duce.

IL CASO

Il fantasma neonazista candidato in Brianza

ANDREA PALLADINO

Nell'area tra la provincia Nord di Milano, Varese, Novara e la Brianza il Movimento Nazionale e Socialista dei Lavoratori, in altre parole la riedizione del partito nazista, ha una struttura apparentemente ben organizzata.

BUONGIORNO

Un mondo sano

MATTIA FELTRI

Immagino che nessuno di voi abbia idea di chi sia Matt Wallace, ed è bello, perché vivete in un mondo sano. Purtroppo mi tocca rompere l'idillio: Matt Wallace è una specie di influencer con un milione e ottocentomila follower su X, nuovo nome di Twitter, dove ieri ha svelato che fine ha fatto Kate Middleton, moglie del prossimo re d'Inghilterra. Ha preso un quadro raffigurante Carlo, suocero di Kate e attuale sovrano, lo ha sdoppiato, ha capovolto le due copie, le ha congiunte e all'improvviso in un punto al centro è comparso il volto di un caprone. Oddio, ci voleva un po' d'impegno per vederlo, piuttosto lo si intuiva e, una volta colorato di nero, il caprone prendeva le sembianze di Belzebù. Non può essere una coincidenza, ha detto Wallace. E quindi Carlo ha ucciso Kate: ecco perché è scomparsa dalla circolazione. Non so

no sicuro che il volto del demone con prova dell'omicidio reggerebbe in tribunale, ma su X è stato un pomeriggio elettrizzante: la dimostrazione è stata vista oltre due milioni di volte, con oltre diecimila like. Ma Wallace è uno che sa il fatto suo: Bill Gates e George Soros hanno diffuso il Covid, la guerra in Ucraina è stata voluta dall'Occidente per riciclare denaro sporco, i coniugi Obama hanno qualcosa da nascondere sulla morte di un loro dipendente. Per dirla solo alcune, parecchio apprezzate dal padrone di X, Elon Musk, che le rilancia spesso commentando con molti Wow! Musk è anche un amico e un fervente sostenitore di Donald Trump, di cui probabilmente diventerà consigliere economico se a novembre Joe Biden sarà sconfitto. Benissimo, ora torniamo pure nel mondo sano, a godermegli sgoccioli.

Punta alla ricerca.

Contro il cancro sostieni Candiolo.

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA.

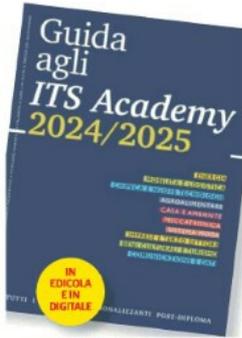
5X1000 C.F. 97519070011

#sostienicandiolo
dona su www.fprconius.it

ISTITUTO DI CANDIOLLO - 10050

Fondazione Piemontese per la Ricerca sul Cancro





Per i Maranghi riassetto nel mattone prima del passaggio all'erede Piero

Giacobino a pagina 15

Castello sgr tratta per rilevare Halldis e puntare sugli affitti brevi

Deugini a pagina 15



Dior sfilata in Scozia con la collezione cruise 2025 firmata Chiuri

La maison del gruppo Lvmh in scena al castello di Drummond

Roncato in MF Fashion

Anno XXXVI n. 110

Mercoledì 5 Giugno 2024

€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion: 11,94 € 5,90 (€ 2,20 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living: 8,44 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Safari e Agni & Tar: 10,00 € 4,00 (€ 2,00 + € 10,00) Con Guida agli ITS Academy 6,50 (€ 2,00 + € 4,50) Spettatore P.A.P. art. 1 c.11, 4894, DCR Milano - LA 1,140 - Ch. P. 4,00 Franco € 3,00

FTSE MIB -1,14% 34.276

DOW JONES +0,43% 38.738**

NASDAQ +0,26% 16.873**

DAX -1,09% 18.406

SPREAD 133 (+2) €/S 1,0865

** Dai giornali alle ore 21,00

IL BILANCIO DELLA CASSAFORTE OLANDESE DELLA FAMIGLIA

Agnelli più forti in Exor

Cresce la **presa** sulla holding da parte della **ex accomandita** controllata da **Elkann**
Che grazie al buyback **incassa** 201 milioni di euro e li usa per **abbattere** il debito

A PIAZZA AFFARI BANCHE IN ROSSO ALLA VIGILIA DEL TAGLIO DEI TASSI BCE

Bicchichi, Massaro e Ninfolo alle pagine 2, 3 e 12



PERDITA DI 3 MILIONI

L'abbandono del progetto con Nexi porta in passivo i conti di Bancomat

Mapelli a pagina 8

IL DECRETO SALVA-CASA

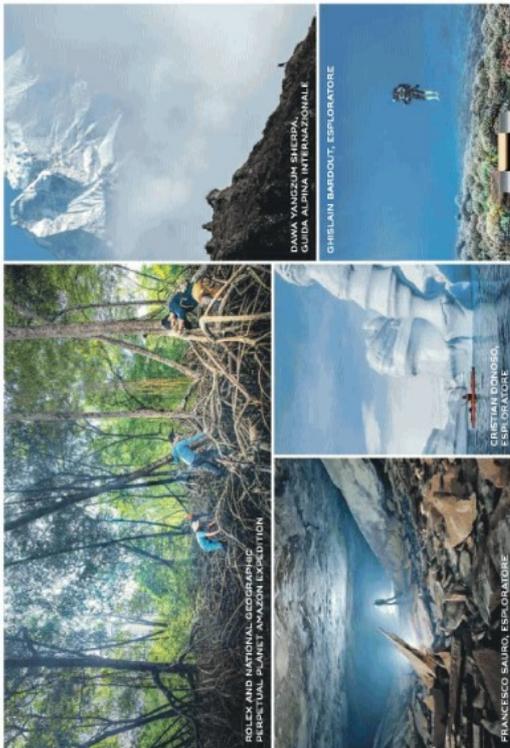
Salvini spinge per salvare anche i cantieri di Milano

Ciardullo a pagina 4

FRANCESI IN TESTA

Worldline conquista l'esclusiva per gestire le carte di pagamento Credem

Gualtieri a pagina 9



OYSTER PERPETUAL SUBMARINER DATE



PERCHÉ CONTINUARE A ESPLORARE?

Esploratori, scienziati, amanti dell'avventura. Uomini e donne che hanno allargato gli orizzonti dell'umanità intera. Rolex era al loro fianco mentre raggiungevano la zona più profonda degli oceani, le vette più alte della Terra, il cuore delle foreste più remote e i due poli. Ma ora che sappiamo più che mai, che il nostro mondo ha i suoi limiti, perché continuano ancora e ancora a percorrerlo in lungo e in largo? Certo non li spinge la sete di gloria, di riconoscimenti, di record effimeri. Quello a cui aspirano davvero è capire fino in fondo la complessità e la fragilità del nostro pianeta, documentare i suoi cambiamenti e le possibilità che abbiamo, tutti insieme, di determinarne una svolta positiva. Perciò resteremo al loro fianco, finché ne avranno bisogno. Perché oggi la vera scoperta non consiste nel rivelare l'esistenza di nuove terre, ma nel guardare con occhi nuovi le meraviglie del pianeta che abitiamo, ritrovare la capacità di stupirci di fronte alla sua bellezza, agire per preservare questo nostro puntino azzurro sparpato nell'universo... E fare del nostro meglio per garantire al pianeta un avvenire perpetuo.

#Perpetual



Aqua Film Festival, alla casa del Cinema di Roma la VIII edizione della manifestazione ideata da Eleonora Vallone

Madrina del festival l'attrice Milena, Vukotic, giuria composta da Sebastiano Somma e da Massimo Spano, Alessandra Canale, Susy Laude, Ernesto D'Argenio, Iris Margarita Peynado e Gloria Vancini. È ad Ingresso gratuito fino a esaurimento posti l'ottava edizione l'Aqua Film Festival, la rassegna internazionale per lavori dedicati al tema dell'acqua organizzata dall'Associazione Culturale no profit Uiversi Aqua, che si terrà su Mymovies dal 6 al 9 giugno e alla Casa del Cinema di Roma a Villa Borghese, nel pomeriggio del giugno con la cerimonia di premiazione. Il Festival, nato con scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio, seleziona cortometraggi di qualunque genere e nazionalità incentrati sulla tematica dell'Acqua e del territorio, brevi film capaci di interpretare, attraverso il linguaggio del cinema, gli aspetti sociali, ecologici, culturali, naturalistici e artistici di questo straordinario e vitale elemento che coinvolge la nostra vita. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale e cultura del festival, diretto e fondato da Eleonora Vallone - pittrice, stilista, autrice, attrice di cinema, televisione e teatro, giornalista ed esperta di metodologie salutistiche in acqua. Un ricco programma curato da Eleonora Vallone e dalla responsabile della programmazione e co-conduttrice, Daniela Riccardi. Il festival vuole rappresentare, con lo strumento cinematografico e di documentazione, lo straordinario mondo dell'acqua nei suoi diversi valori e bellezza, narrando territori e storia, per stimolare una maggiore consapevolezza, scoprendo anche nuovi talenti cinematografici nel campo dell'audiovisivo. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale. Due i concorsi ufficiali del festival, quello dedicato ai Corti di massimo 25 minuti e quello dedicato ai Cortini di massimo 3 minuti: Premio Sorella AQUA MIGLIOR CORTO e PREMIO SORELLA AQUA MIGLIOR CORTINO. La madrina del Festival è Milena Vukotic, mentre la giuria del Festival è composta dal presidente di giuria, Sebastiano Somma e da Massimo Spano, Alessandra Canale, Susy Laude, Ernesto D'Argenio, Iris Margarita Peynado e Gloria Vancini. Tra i film in concorso si segnalano l'argentino *Días De Lluvia* di Ainara lungman. Roberto sta facendo delle riparazioni edili nel suo cortile quando il terreno del cemento si rompe e lui cade improvvisamente in un buco. Di conseguenza, sua moglie Graciela e i suoi figli adulti Camila ed Emanuel cercano di salvarlo. Nel corso della giornata non riescono ad ottenere aiuti a causa della crisi meteorologica idrica in città, e la pioggia incessante aggrava la situazione. È allora che devono decidere come agire; trovano quindi uno spazio di riflessione che li porterà a confessare i loro problemi familiari di lunga data. Riscaldamento locale dell'italiano Manuel Vitali. In un paesino sconosciuto, il caldo raggiunge livelli insopportabili, costringendo i suoi abitanti a rimedi folli per poter sopravvivere. La quotidianità viene plasmata dai capricci del sole, assumendo un tocco onirico... e funesto. Bird Drone film d'animazione



Madrina del festival l'attrice Milena, Vukotic, giuria composta da Sebastiano Somma e da Massimo Spano, Alessandra Canale, Susy Laude, Ernesto D'Argenio, Iris Margarita Peynado e Gloria Vancini. È ad Ingresso gratuito fino a esaurimento posti l'ottava edizione l'Aqua Film Festival, la rassegna internazionale per lavori dedicati al tema dell'acqua organizzata dall'Associazione Culturale no profit Uiversi Aqua, che si terrà su Mymovies dal 6 al 9 giugno e alla Casa del Cinema di Roma a Villa Borghese, nel pomeriggio del giugno con la cerimonia di premiazione. Il Festival, nato con scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio, seleziona cortometraggi di qualunque genere e nazionalità incentrati sulla tematica dell'Acqua e del territorio, brevi film capaci di interpretare, attraverso il linguaggio del cinema, gli aspetti sociali, ecologici, culturali, naturalistici e artistici di questo straordinario e vitale elemento che coinvolge la nostra vita. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale e cultura del festival, diretto e fondato da Eleonora Vallone - pittrice, stilista, autrice, attrice di cinema, televisione e teatro, giornalista ed esperta di metodologie salutistiche in acqua. Un ricco programma curato da Eleonora Vallone e dalla responsabile della programmazione e co-conduttrice, Daniela Riccardi. Il festival vuole rappresentare, con lo strumento cinematografico e di documentazione, lo straordinario mondo dell'acqua nei suoi diversi valori e bellezza, narrando territori e storia, per stimolare una maggiore consapevolezza, scoprendo anche nuovi talenti cinematografici nel campo dell'audiovisivo. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale. Due i concorsi ufficiali del festival, quello dedicato ai Corti di massimo 25 minuti e quello dedicato ai Cortini di massimo 3 minuti: Premio Sorella AQUA MIGLIOR CORTO e PREMIO SORELLA AQUA MIGLIOR CORTINO. La madrina del Festival è Milena Vukotic, mentre la giuria del Festival è composta dal presidente di

Giornale d'Italia

Primo Piano

dell'australiano Radheya Jegatheva che racconta di un solitario gabbiano in cerca d'amore fatica ad accettare che il suo nuovo oggetto di affetto sia un drone pilotato da un umano con una durata limitata della batteria. Chimborazo della spagnola Keila Cepeda racconta i raccoglitori di ghiaccio del Chimborazo, da anni sottoposti alle intemperie del vulcano, situato nelle Ande ecuadoriane. In cambio, tritano parte del ghiaccio per provvedere al sostentamento della loro gente. **MENZIONE SPECIALE AQUA & AMBIENTE** La Menzione andrà al corto o cortino di genere documentaristico che meglio ha saputo descrivere l'importanza dell'acqua e della sua salute ai fini della tutela e del rispetto dell'Ambiente. **MENZIONE SPECIALE AQUA & TURISMO** Premio assegnato al miglior film corto o cortino che coniughi ed esalti il turismo e la sostenibilità ambientale, con un'attenzione speciale al viaggio. **MENZIONE SPECIALE AQUA & ISOLA** La Menzione sarà assegnata al corto o cortino che meglio ha saputo rappresentare l'Isola, o le Isole, a cui si è ispirato. La Menzione sarà consegnata da ANCIM - Associazione Nazionale dei Comuni delle Isole Minori. **MENZIONE SPECIALE AQUA & ANIMATION** La Menzione verrà attribuita al miglior corto o cortino che si sarà distinto tra gli altri per l'utilizzo sapiente delle ormai varie tecniche di animazione, dal cartoon, allo stop motion, o alla graphic novel, ecc **MENZIONE SPECIALE AQUA & SOCIAL(E)** La Menzione sarà assegnata al corto o cortino che meglio ha saputo rappresentare un disagio sociale o problema di emarginazione sociale **MENZIONE SPECIALE AQUA & STUDENTS** Dedicata alle opere provenienti dalle scuole e dalle Università del territorio italiano ed estero che abbiano come tematica l'acqua. **PREMIO MEDICINEMA ITALIA ETS** Premio assegnato dai degenti della Fondazione Policlinico Universitario Agostino Gemelli IRCCS di Roma e l'ATSST Grande Ospedale Metropolitano Niguarda di Milano che propongono l'utilizzo del cinema a scopo curativo e riabilitativo. I pazienti potranno visionare una rosa dei migliori film in concorso e assegnare il loro premio. **FRATELLO MARE, AMICO FIUME E CARO LAGO** Fuori concorso, la sezione di impegno sociale è aperta a corti o cortini realizzati con smartphone che denunciano, con reportage (max. 3 minuti), qualsiasi tipo di attività irresponsabile che provoca inquinamento del mare, dei fiumi o dei laghi. I migliori filmati saranno pubblicati su canale YouTube dedicato. Sarà possibile anche diventare un Aqua Supporter contribuendo agli importanti scopi di difesa del nostro ambiente <https://aquafilmfestival.org/chi-siamo/aqua-supporter/> Due importanti novità per questa edizione: Quest'anno debuttano 2 nuovi Premi, come dei NOBEL ambientali dal titolo: "Paladino del Mare" e " Cavaliere dell'Acqua." Le Sculture /Premio, realizzate dalla Jewel Designer Marina Corazziari, sono state assegnate a: Premio Paladino del Mare in omaggio e in ricordo di Stefano Makula , 28 volte campione mondiale di apnea. Premio Paladino del Mare a Matteo Miceli, campione mondiale di vela. Premio Cavaliere dell'Acqua al Presidente del Comitato Italiano Paraolimpico Luca Pancalli. Come in ogni edizione Aqua Film Festival dedica un film corto storico, inerente al tema dell'acqua: questo anno è stato scelto il film francese UNE HISTOIRE D'EAU di François Truffaut e Jean-Luc Godard, con Jean-Claude Brialy e Caroline Dim, datato 1961. La proiezione si tiene grazie alla collaborazione con il giornalista Mario Serenellini nella rassegna TAM TAM TRUFFAUT 2024 da Parigi, per celebrare i 40 anni dalla scomparsa

Giornale d'Italia

Primo Piano

del maestro Truffaut. Aqua Film Festival 2024 si avvale del patrocinio di Mic - Direzione generale cinema e audiovisivo, Unesco - Commissione Nazionale Italiana, With the Support of Wwap Unesco, Media Partner Rai - Radiotelevisione Italiana, Spa, Ministero Ambiente e Sicurezza energetica, Unicef - per ogni bambino, Roma Capitale, **Assoport**, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno, Enea, Coni, Federazione Italiana Vela, Consolato Onorario del Principato di Monaco a Firenze, Unimed Mediterranean Universities Union, Federculture, Medicinema, Nuovoimaie. Partner: Associazione Nazionale Comuni Isole Minori, Federazione del Mare- Federazione del Sistema Marittimo Italiano, NABA, Nuova Accademia di Belle Arti. Media Partner: Rai Pubblica Utilità, Plastic Free, Taxi Drivers, MyMovies, Mauxa. Technical Partner: Gioielli Marina Corazzari, Cinemalive, Aquaniene, Arte Mare Club, Change.org. Sostenitori: Marevivo, Tevere Day, Mondo Sommerso.

AQUA FILM FESTIVAL VIII EDIZIONE - CASA DEL CINEMA DI ROMA E MYMOVIES - 6 / 9 GIUGNO 2024

Torna per l'ottava edizione l'Aqua Film Festival, la rassegna internazionale per lavori dedicati al tema dell'acqua organizzata dall'Associazione Culturale no profit UNIVERSI AQUA, che si terrà su Mymovies dal 6 al 9 giugno e alla Casa del Cinema di Roma a Villa Borghese, nel pomeriggio del 9 giugno con la cerimonia di premiazione. Il Festival, a ingresso gratuito fino a esaurimento posti, nato con scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio, seleziona cortometraggi di qualunque genere e nazionalità incentrati sulla tematica dell'Acqua e del territorio, brevi film capaci di interpretare, attraverso il linguaggio del cinema, gli aspetti sociali, ecologici, culturali, naturalistici e artistici di questo straordinario e vitale elemento che coinvolge la nostra vita. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale e cultura del festival, diretto e fondato da Eleonora Vallone - pittrice, stilista, autrice, attrice di cinema, televisione e teatro, giornalista ed esperta di metodologie salutistiche in acqua. Un ricco programma curato da Eleonora Vallone e dalla responsabile della programmazione e co-conduttrice, Daniela Riccardi. Il festival vuole rappresentare, con lo strumento cinematografico e di documentazione, lo straordinario mondo dell'acqua nei suoi diversi valori e bellezza, narrando territori e storia, per stimolare una maggiore consapevolezza, scoprendo anche nuovi talenti cinematografici nel campo dell'audiovisivo. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale. Due i concorsi ufficiali del festival, quello dedicato ai Corti di massimo 25 minuti e quello dedicato ai Cortini di massimo 3 minuti: PREMIO SORELLA AQUA MIGLIOR CORTO e PREMIO SORELLA AQUA MIGLIOR CORTINO. La madrina del Festival è Milena Vukotic, mentre la giuria del Festival è composta dal presidente di giuria, Sebastiano Somma e da Massimo Spano, Alessandra Canale, Susy Laude, Ernesto D'Argenio, Iris Margarita Peynado e Gloria Vancini. Tra i film in concorso si segnalano l'argentino *Días De Lluvia* di Ainara Lungman. Roberto sta facendo delle riparazioni edili nel suo cortile quando il terreno del cemento si rompe e lui cade improvvisamente in un buco. Di conseguenza, sua moglie Graciela e i suoi figli adulti Camila ed Emanuel cercano di salvarlo. Nel corso della giornata non riescono ad ottenere aiuti a causa della crisi meteorologica idrica in città, e la pioggia incessante aggrava la situazione. È allora che devono decidere come agire; trovano quindi uno spazio di riflessione che li porterà a confessare i loro problemi familiari di lunga data. Riscaldamento locale dell'italiano Manuel Vitali. In un paesino sconosciuto, il caldo raggiunge livelli insopportabili, costringendo i suoi abitanti a rimedi folli per poter sopravvivere. La quotidianità viene plasmata dai capricci del sole, assumendo un tocco onirico... e funesto. Bird Drone film d'animazione dell'australiano Radheya Jegatheva che racconta di un solitario gabbiano in cerca d'amore fatica ad accettare che il suo nuovo oggetto di affetto sia



Torna per l'ottava edizione l'Aqua Film Festival, la rassegna internazionale per lavori dedicati al tema dell'acqua organizzata dall'Associazione Culturale no profit UNIVERSI AQUA, che si terrà su Mymovies dal 6 al 9 giugno e alla Casa del Cinema di Roma a Villa Borghese, nel pomeriggio del 9 giugno con la cerimonia di premiazione. Il Festival, a ingresso gratuito fino a esaurimento posti, nato con scopi ambientalistici, sociali e di valorizzazione del territorio, seleziona cortometraggi di qualunque genere e nazionalità incentrati sulla tematica dell'Acqua e del territorio, brevi film capaci di interpretare, attraverso il linguaggio del cinema, gli aspetti sociali, ecologici, culturali, naturalistici e artistici di questo straordinario e vitale elemento che coinvolge la nostra vita. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale e cultura del festival, diretto e fondato da Eleonora Vallone - pittrice, stilista, autrice, attrice di cinema, televisione e teatro, giornalista ed esperta di metodologie salutistiche in acqua. Un ricco programma curato da Eleonora Vallone e dalla responsabile della programmazione e co-conduttrice, Daniela Riccardi. Il festival vuole rappresentare, con lo strumento cinematografico e di documentazione, lo straordinario mondo dell'acqua nei suoi diversi valori e bellezza, narrando territori e storia, per stimolare una maggiore consapevolezza, scoprendo anche nuovi talenti cinematografici nel campo dell'audiovisivo. Proiezioni di film e grandi storie legate alla sostenibilità ambientale. Due i concorsi ufficiali del festival, quello dedicato ai Corti di massimo 25 minuti e quello dedicato ai Cortini di massimo 3 minuti: PREMIO SORELLA AQUA MIGLIOR CORTO e PREMIO SORELLA AQUA MIGLIOR CORTINO. La madrina del Festival è Milena Vukotic, mentre la giuria del Festival è composta dal presidente di giuria, Sebastiano Somma e da Massimo Spano, Alessandra Canale, Susy Laude, Ernesto D'Argenio, Iris Margarita Peynado e Gloria Vancini. Tra i film in concorso si segnalano l'argentino *Días De Lluvia* di Ainara Lungman. Roberto sta facendo delle riparazioni edili nel suo cortile quando il terreno del cemento si rompe e lui cade improvvisamente in un buco. Di conseguenza, sua moglie Graciela e i suoi figli adulti Camila ed Emanuel cercano di salvarlo. Nel corso della giornata non riescono ad ottenere aiuti a causa della crisi meteorologica idrica in città, e la pioggia incessante aggrava la situazione. È allora che devono decidere come agire; trovano quindi uno spazio di riflessione che li porterà a confessare i loro problemi familiari di lunga data. Riscaldamento locale dell'italiano Manuel Vitali. In un paesino sconosciuto, il caldo raggiunge livelli insopportabili, costringendo i suoi abitanti a rimedi folli per poter sopravvivere. La quotidianità viene plasmata dai capricci del sole, assumendo un tocco onirico... e funesto. Bird Drone film d'animazione dell'australiano Radheya Jegatheva che racconta di un solitario gabbiano in cerca d'amore fatica ad accettare che il suo nuovo oggetto di affetto sia

Mediakey

Primo Piano

un drone pilotato da un umano con una durata limitata della batteria. Chimborazo della spagnola Keila Cepeda racconta i raccoglitori di ghiaccio del Chimborazo, da anni sottoposti alle intemperie del vulcano, situato nelle Ande ecuadoriane. In cambio, tritano parte del ghiaccio per provvedere al sostentamento della loro gente. **MENZIONI E RICONOSCIMENTI MENZIONE SPECIALE AQUA & AMBIENTE** La Menzione andrà al corto o cortino di genere documentaristico che meglio ha saputo descrivere l'importanza dell'acqua e della sua salute ai fini della tutela e del rispetto dell'Ambiente. **MENZIONE SPECIALE AQUA & TURISMO** Premio assegnato al miglior film corto o cortino che coniughi ed esalti il turismo e la sostenibilità ambientale, con un'attenzione speciale al viaggio. **MENZIONE SPECIALE AQUA & ISOLA** La Menzione sarà assegnata al corto o cortino che meglio ha saputo rappresentare l'Isola, o le Isole, a cui si è ispirato. La Menzione sarà consegnata da ANCIM - Associazione Nazionale dei Comuni delle Isole Minori. **MENZIONE SPECIALE AQUA & ANIMATION** La Menzione verrà attribuita al miglior corto o cortino che si sarà distinto tra gli altri per l'utilizzo sapiente delle ormai varie tecniche di animazione, dal cartoon, allo stop motion, o alla graphic novel, ecc **MENZIONE SPECIALE AQUA & SOCIAL(E)** La Menzione sarà assegnata al corto o cortino che meglio ha saputo rappresentare un disagio sociale o problema di emarginazione sociale **MENZIONE SPECIALE AQUA & STUDENTS** Dedicata alle opere provenienti dalle scuole e dalle Università del territorio italiano ed estero che abbiano come tematica l'acqua. **PREMIO MEDICINEMA ITALIA ETS** Premio assegnato dai degenti della Fondazione Policlinico Universitario Agostino Gemelli IRCCS di Roma e l'ATSST Grande Ospedale Metropolitano Niguarda di Milano che propongono l'utilizzo del cinema a scopo curativo e riabilitativo. I pazienti potranno visionare una rosa dei migliori film in concorso e assegnare il loro premio. **FRATELLO MARE, AMICO FIUME E CARO LAGO** Fuori concorso, la sezione di impegno sociale è aperta a corti o cortini realizzati con smartphone che denunciano, con reportage (max. 3 minuti), qualsiasi tipo di attività irresponsabile che provoca inquinamento del mare, dei fiumi o dei laghi. I migliori filmati saranno pubblicati su canale YouTube dedicato. Sarà possibile anche diventare un Aqua Supporter contribuendo agli importanti scopi di difesa del nostro ambiente <https://aquafilmfestival.org/chi-siamo/aqua-supporter/> Due importanti novità per questa edizione: Quest'anno debuttano 2 nuovi Premi, come dei NOBEL ambientali dal titolo: "Paladino del Mare" e "Cavaliere dell'Acqua." Le Sculture /Premio, realizzate dalla Jewel Designer Marina Corazziari, sono state assegnate a: Premio Paladino del Mare in omaggio e in ricordo di Stefano Makula, 28 volte campione mondiale di apnea. Premio Paladino del Mare a Matteo Miceli, campione mondiale di vela. Premio Cavaliere dell'Acqua al Presidente del Comitato Italiano Paraolimpico Luca Pancalli. Come in ogni edizione Aqua Film Festival dedica un film corto storico, inerente al tema dell'acqua: questo anno è stato scelto il film francese UNE HISTOIRE D'EAU di François Truffaut e Jean-Luc Godard, con Jean-Claude Brialy e Caroline Dim, datato 1961. La proiezione si tiene grazie alla collaborazione con il giornalista Mario Serenellini nella rassegna TAM TAM TRUFFAUT 2024 da Parigi, per celebrare i 40 anni dalla scomparsa del maestro Truffaut. Aqua Film Festival 2024 si avvale del patrocinio di Mic - Direzione generale

Mediakey

Primo Piano

cinema e audiovisivo, Unesco - Commissione Nazionale Italiana, With the Support of Wwap Unesco, Media Partner Rai - Radiotelevisione Italiana, Spa, Ministero Ambiente e Sicurezza energetica, Unicef - per ogni bambino, Roma Capitale, **Assoporti**, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno, Enea, Coni, Federazione Italiana Vela, Consolato Onorario del Principato di Monaco a Firenze, Unimed Mediterranean Universities Union, Federculture, Medicinema, Nuovoimaie. Partner: Associazione Nazionale Comuni Isole Minori, Federazione del Mare- Federazione del Sistema Marittimo Italiano, NABA, Nuova Accademia di Belle Arti. Media Partner: Rai Pubblica Utilità, Plastic Free, Taxi Drivers, MyMovies, Mauxa. Technical Partner: Gioielli Marina Corazziari, Cinemalive, Aquaniene, Arte Mare Club, Change.org. Sostenitori: Marevivo, Tevere Day, Mondo Sommerso. | Eventi, sponsorship.

Torbianelli commissario a Trieste

Vittorio Alberto Torbianelli ROMA - Dunque, Alea lacta Est, ovvero anche per l'AdSP di Trieste in giochi sono fatti. Il ministro ha designato Vittorio Alberto Torbianelli, esperto di lungo corso sulle tematiche portuali, come commissario governativo in sostituzione del dimissionario **Zeno D'Agostino**, altro pezzo da novanta nell'olografia della portualità internazionale. La nomina era molto attesa perché **d'Agostino** aveva annunciato già a marzo scorso che avrebbe lasciato la carica il 1 giugno, come "decisione irrevocabile per cause familiari". L'uscita dai giochi di **D'Agostino** è avvenuta tra grandi dimostrazioni di stima e riconoscimenti del suo operato, sulla base non solo dei risultati ottenuti per il sistema triestino ma anche per la considerazione acquisita in campo nazionale. Torbianelli a sua volta ha un ricco curriculum: è stato segretario generale di **D'Agostino**, in precedenza funzionario di rango nell'Adriatico centrale, professore associato di economia applicata all'università Triestina numerose altre docenze, oltre a esperto per l'Italia all'estero nel sultanato dell'Oman e nella commissione tecnica UE.



Trieste Prima

Trieste

Porto e ferrovie: aggiudicata gara da 7 milioni per il varco 5

Un collegamento diretto fra il **Porto** e la stazione di Campo Marzio, finanziato interamente con fondi Pnrr: lo annuncia la Rete ferroviaria italiana, che ha aggiudicato la gara per la progettazione esecutiva e l'effettuazione dei lavori **TRIESTE** - Un collegamento diretto fra il **Porto** di **Trieste** e la stazione di **Trieste** Campo Marzio con un investimento di circa sette milioni di euro, finanziato interamente con fondi Pnrr: lo annuncia la Rete ferroviaria italiana, che ha aggiudicato la gara per la progettazione esecutiva e l'effettuazione dei lavori necessari. Si tratta della realizzazione del cosiddetto varco 5 e alla demolizione del ponte ad arco previste nel progetto relativo al collegamento diretto fra il **Porto** e la stazione Campo Marzio. Nello specifico, verrà realizzata una nuova galleria artificiale a singolo binario di circa 80 metri, che permetterà il transito di qualsiasi tipologia di traffico merci, in particolare intermodale e semirimorchi, verso il **Porto** di **Trieste**, collegando il varco del Molo VII con il fascio arrivi e partenze della stazione di **Trieste** Campo Marzio. Al contempo, si procederà alla demolizione del ponte ad arco esistente con un'operazione di sollevamento e traslazione. Gli interventi consentiranno di aumentare la capacità dell'impianto di **Trieste** Campo Marzio e migliorare l'accessibilità tra il **Porto** di **Trieste** e l'infrastruttura ferroviaria nazionale. La progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori saranno a cura di Preve Costruzioni S.p.A.



(Sito) Adnkronos

Genova, Voltri

Al via la Genova-Ajaccio: la nuova rotta di Moby per la Corsica sarà attiva fino al 30 settembre

La tratta si unisce alle storiche **Genova**-Bastia e Livorno-Bastia, al ritorno della Piombino-Bastia e alla Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, attiva tutto l'anno Milano, 04.06.2024 - Parte oggi la nuova linea **Genova**-Ajaccio di Moby, la grande novità in questa stagione che segna i 50 anni della compagnia al servizio della Corsica. Presentata ufficialmente tra le novità della stagione 2024 allo scorso TTG di Rimini per il mercato italiano e all'ITB di Berlino per il mercato internazionale, la nuova linea va ad arricchire ancora di più l'offerta di Moby per l'isola. La tratta si unisce alle storiche **Genova**-Bastia e Livorno-Bastia, al ritorno della Piombino-Bastia e alla Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, attiva tutto l'anno. L'inaugurazione di questa nuova tratta permetterà così ai turisti diretti verso il centro e il sud della Corsica di arrivare direttamente a destinazione, senza dover attraversare tutta l'isola. Alle novità di Moby per la Corsica si aggiungono l'utilizzo di un naviglio più moderno e una stagionalità più lunga con partenze da marzo fino a novembre. Sulla linea **Genova**-Ajaccio-**Genova**, che sarà attiva fino al 30 settembre, verranno effettuate quattro partenze settimanali a/r a giugno e luglio e sei partenze settimanali a/r ad

agosto e settembre, con orari particolarmente interessanti: **Genova**-Ajaccio con partenza alle 21.00 e arrivo alle 6.00, Ajaccio-**Genova** con partenza alle 23.59 e arrivo alle 8.00. Le navi che effettueranno questo collegamento in prosecuzione o in partenza da **Porto** Torres e che si alterneranno su questa linea sono la Moby Tommy e la Moby Ale Due dotate di tutti i comfort per permettere ai passeggeri di viaggiare in totale relax. "Siamo certi - commenta Eliana Marino, direttore commerciale Moby - che questo collegamento sarà di grande attrattiva per tutti i passeggeri del Nord Italia, ma anche di Francia, Germania e Svizzera, che vogliono visitare l'area sud occidentale della Corsica. Una grande novità che rafforza il nostro network e consolida il nostro rapporto storico con l'Île de Beauté". Gruppo Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono le Compagnie del Gruppo Moby, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri. Con le tre compagnie, il gruppo Moby collega Sardegna, Sicilia, Corsica, isola d'Elba e l'Arcipelago Toscano con 31 navi, con circa 37.200 partenze per 22 porti. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: le ammiraglie sono state insignite della prestigiosa Green Star del RINA. Al gruppo Moby fa capo anche una flotta di 18 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono assistenza alle manovre delle navi in **porto** e attività di salvataggio in nove porti sul territorio. Nel **Porto** di Napoli il Gruppo è azionista del Terminal Traghetti, nel **porto** di **Genova** è azionista di Stazioni Marittime, a Livorno controlla l'Agenzia Marittima Renzo Conti Srl, il Terminal ro/ro LTM Autostrade del Mare Srl e il terminal



La tratta si unisce alle storiche Genova-Bastia e Livorno-Bastia, al ritorno della Piombino-Bastia e alla Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, attiva tutto l'anno Milano, 04.06.2024 - Parte oggi la nuova linea Genova-Ajaccio di Moby, la grande novità in questa stagione che segna i 50 anni della compagnia al servizio della Corsica. Presentata ufficialmente tra le novità della stagione 2024 allo scorso TTG di Rimini per il mercato italiano e all'ITB di Berlino per il mercato internazionale, la nuova linea va ad arricchire ancora di più l'offerta di Moby per l'isola. La tratta si unisce alle storiche Genova-Bastia e Livorno-Bastia, al ritorno della Piombino-Bastia e alla Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, attiva tutto l'anno. L'inaugurazione di questa nuova tratta permetterà così ai turisti diretti verso il centro e il sud della Corsica di arrivare direttamente a destinazione, senza dover attraversare tutta l'isola. Alle novità di Moby per la Corsica si aggiungono l'utilizzo di un naviglio più moderno e una stagionalità più lunga con partenze da marzo fino a novembre. Sulla linea Genova-Ajaccio-Genova, che sarà attiva fino al 30 settembre, verranno effettuate quattro partenze settimanali a/r a giugno e luglio e sei partenze settimanali a/r ad agosto e settembre, con orari particolarmente interessanti: Genova-Ajaccio con partenza alle 21.00 e arrivo alle 6.00, Ajaccio-Genova con partenza alle 23.59 e arrivo alle 8.00. Le navi che effettueranno questo collegamento in prosecuzione o in partenza da Porto Torres e che si alterneranno su questa linea sono la Moby Tommy e la Moby Ale Due dotate di tutti i comfort per permettere ai passeggeri di viaggiare in totale relax. "Siamo certi - commenta Eliana Marino, direttore commerciale Moby - che questo collegamento sarà di grande attrattiva per tutti i

(Sito) Adnkronos

Genova, Voltri

passaggeri **Porto** di Livorno 2000.

Regione Liguria, Alessandro Piana: «Attività dell'ente prosegue, no alla sfiducia»

"La maggioranza di centrodestra è compatta nel rivendicare un modello di sviluppo che ha portato risultati tangibili e nel confermare la fiducia al presidente" Nella seduta del mattino del consiglio regionale della Liguria è iniziato il dibattito sulla mozione 109 " Sfiducia nei confronti del presidente della giunta regionale " presentata da consiglieri di minoranza. Il presidente ad interim della Regione Liguria Alessandro Piana ancora una volta ha ribadito la decisione compatta della giunta nel proseguire nell'attività istituzionale. «La posizione garantista della Giunta regionale trova fondamento nell'art. 27 della Costituzione e nel senso di responsabilità ha dichiarato Piana Nonostante il clima creato da alcuni operatori della comunicazione pronti a una condanna mediatica preventiva - tramite linciaggio morale e politico - la Regione Liguria ha dimostrato di saper proseguire la sua attività e quella degli Enti coinvolti, senza alcuna sosta. Per molto tempo la nostra regione è stata identificata principalmente come meta turistica per i suoi tesori storici e paesaggistici, lasciando in secondo piano le potenzialità su lavoro e investimenti. La realtà oggi è ben diversa e i numeri sono evidenti: nell'ultimo triennio la Liguria ha fatto registrare una crescita record non solo nel turismo, ma anche in diversi settori chiave dello sviluppo economico del Paese in cui supera la media nazionale». Negli anni scorsi, rileva Piana, è stata completata la copertura del torrente Bisagno a **Genova**, «lavori che potranno essere ancora più efficaci con l'ultimazione dello scolmatore; abbiamo presentato la nuova Diga di **Genova** che permetterà al principale **porto** nazionale una ulteriore crescita. Non solo: tra le grandi opere in campo coi fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ricordiamo il nuovo ospedale Galliera, l'ospedale di Taggia, l'ospedale degli Erzelli, l'ospedale Felettino e la riqualificazione del Dea di San Martino, dell'Istituto Gaslini e dell'ospedale Santa Corona». Altri interventi ritenuti fondamentali dal presidente ad interim: «Le strutture scolastiche e universitarie, la ciclovia turistica Tirrenica nonché l'impegno della Regione a realizzare il tunnel della Fontanabuona e il ribaltamento a mare di Fincantieri. Per il sostegno alle imprese, tra fondi regionali e comunitari, fino al 2027 abbiamo messo a disposizione 250 milioni di euro in più del ciclo precedente. Lo stesso vale per il nuovo Complemento di sviluppo rurale da 207 milioni che vede una novità centrale per i nostri agricoltori: predisporre bandi specifici per particolari settori e temi, circostanza impossibile nel vecchio ciclo di programmazione. Per i liguri la Regione nel 2023 ha investito 2 milioni per la dote sport e 19 milioni quale somma di compartecipazione nella misura del 60% a favore dei Comuni per consentire la riqualificazione degli impianti sportivi. Così come grande attenzione è stata data ai giovani per il supporto alla formazione scolastica e per la specializzazione. Inoltre, dal 2015 a oggi, sono stati realizzati interventi per



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

oltre 200 milioni di euro su quasi 500 edifici scolastici. Questi sono solo alcuni esempi di come la Giunta ha valorizzato le peculiarità del nostro territorio, delle nostre coste e del nostro entroterra supportando in vari anni, con risorse e progetti di vario tipo, tutte le comunità. Per questo è cruciale garantire la continuità amministrativa evitando danni finanziari e sociali derivanti dall'interruzione degli stessi, consapevoli che molto è stato fatto e altrettanto c'è ancora da fare. La maggioranza di centrodestra è compatta al servizio di tutti i liguri, e non solo di chi l'ha votata a stragrande maggioranza nel rivendicare un modello di sviluppo che ha portato risultati tangibili e nel confermare la fiducia al presidente democraticamente eletto». La lettera di Toti Nel corso della seduta di consiglio è stata presentata una lettera del presidente Giovanni Toti, come riporta l'Ansa Liguria, letta dal capogruppo della lista Toti Alessandro Bozzano : "Con una miopia politica con rari precedenti, oggi, con questa mozione di sfiducia, le opposizioni tentano una spallata politica che non solo non riuscirà nei numeri, ma conferma, se mai ce ne fosse stato bisogno, tutta la propria inadeguatezza a guidare questa regione. Dopo un decennio di costanti sconfitte, politiche ed elettorali, la stessa classe dirigente della sinistra che ha saputo deludere i cittadini più di ogni altra, in una Regione dove fortissime erano le sue tradizioni, oggi intravede, grazie a una inchiesta della magistratura, la possibilità di recuperare un po' del terreno perduto E lo fa sfruttando l'eco di una inchiesta che al momento è solo tale, senza rinvii a giudizio e tanto meno condanne. Infatti, non diremo una parola su questa, neppure quello che potrei dire, imitando le opposizioni, sulle ombre lunghe che riguardano il Pd. Una mozione presentata di fretta, non sia mai che tutto si sgonfi. E qui sta il primo sintomo di debolezza politica. Perché nella vostra mozione non c'è nulla di politico, anzi, c'è il contrario. C'è una politica che anziché difendere le proprie prerogative, autonome e parallele a quelle degli altri poteri dello Stato, se ne fa megafono o ruota di scorta, nella speranza di raccogliere qualche briciola. Che delusione, per gli eredi di una tradizione che della centralità della politica aveva fatto la propria stella polare, ritrovarsi oggi a balbettare e ripetere quanto letto sui giornali circa un'inchiesta ancora tutta da verificare. Ci saremmo aspettati, anche da parte vostra, una orgogliosa volontà di portare avanti un mandato popolare che pure anche voi per sedere qui avete ricevuto. Ha purtroppo prevalso la volontà di screditare il vostro ruolo e quello del Consiglio di cui fate parte, chiamato da voi a un dibattito pregiudiziale che anticipa le stesse rilevanzze istruttorie. Avete deciso di continuare sulla strada di una politica con la P minuscola, subalterna, pur di approfittare di questo presunto momento di debolezza, cercando di raggiungere un obiettivo che non ritenete raggiungibile con le vostre capacità e la vostra credibilità. Non vi preoccupate, anche oggi, come facciamo ormai da nove anni, siamo qui per rimediare alle vostre incapacità, oggi più palesi che mai, di confrontarvi sui temi e sui progetti, non sui pregiudizi. E anche oggi vi dimostreremo che siamo in grado di assumerci, davanti agli elettori, le responsabilità che voi non siete stati in grado di fare proprie, e ci assumeremo le nostre responsabilità grazie all'impegno di questa maggioranza, della giunta e in particolare del presidente ad interim Alessandro Piana a cui

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

va la mia grande riconoscenza per come sta portando avanti con grande impegno il grande lavoro iniziato insieme tanti anni fa. Oggi, con la vostra mozione arruffata e confusa, che mette tutto insieme, anche questo odio si comprende meglio: voi non odiate le opere e i progetti in quanto tali, voi li odiate in quanto unità di misura della vostra incapacità, passata e presente. Odiate quello che ricorda, e soprattutto ricorda agli elettori, la vostra mediocrità e inconcludenza. Odiate ciò che testimonia la vostra incapacità di scegliere e agire. Odiate cioè tutto ciò che richiama la vostra incapacità, che distingue la vostra impreparazione al governo da chi invece sa assumersi questa responsabilità. Voi volete distruggere il modello Liguria che in questi anni, con la orgogliosa reazione al crollo del Morandi, è stato costruito. Anzi, volete che qualcos'altro lo distrugga per voi, mentre voi fate il tifo dagli spalti, senza neppure il coraggio di scendere in campo. Ve lo dico ora e per il futuro, non esistono carte bollate di un Tribunale che possano surrogare la vostra insipienza e il vostro opportunismo. Cari amici delle opposizioni, oggi non solo perderete nel voto di questa mozione, ma ancor prima avete perso il senso del vostro ruolo e credendo di sottolineare una nostra debolezza non vi siete resi conto di aver mostrato invece tutta la vostra. Per questo, oltre la mozione, continuerete a perdere anche le elezioni. I partiti di opposizione «Provo pena più che odio verso Toti, qui non discutiamo di lui, ma di una cosa molto più grande che riguarda il nostro Paese, non solo la Liguria e nemmeno **Genova**. Toti da accusato si è fatto vittima e poi martire, ora persino giudice, l'accusato di corruzione e falso si fa persino giudice, 'le regole fanno male': è questo il messaggio, le scorciatoie, la corruzione, gli intralazzi persino con la mafia fanno migliore la Liguria, un modo di ragionare sovversivo dichiara il capogruppo Ferruccio Sansa (Lista Sansa) è molto più di un atto di sfiducia a Toti e al totismo, non c'entrano la destra e la sinistra. Dobbiamo pensare alla Liguria e non ai nostri schieramenti. Dobbiamo dire che da parte stiamo, chiamarsi fuori non è possibile». « In questi anni in Liguria sono state portate avanti e fatte delle scelte che per noi sono sempre state inaccettabili e ultimamente totalmente fuori luogo. L'interesse pubblico è venuto meno. Anzi, non esiste proprio quando ci si accorda per fare campagna elettorale sui maxischermi a seguito di aperture di supermercati così il capogruppo del M5S Fabio Tosi questa semmai la possiamo definire 'interesse di lista civica'. Interesse di parte e nemmeno di partito, visto il peso politico a livello nazionale conseguito nelle ultime elezioni pari a un prefisso telefonico. La mozione di sfiducia a un presidente di Regione è il massimo atto politico che la minoranza consiliare può presentare e discutere all'interno di un'assemblea legislativa. A causa del centrodestra la Liguria versa in una situazione imbarazzante e grave provocando un danno d'immagine alla nostra amata Regione. Fate un favore alla Liguria. Dimettetevi. Fate un favore a voi stessi: chiedete ai cittadini se vi vogliono ancora lì per un altro mandato, alla guida dell'ente. Magari sì. Ma mettevi in gioco e dimostrate di non temere le urne». « Le dimissioni di Toti sono un atto politico necessario, l'inchiesta che ha colpito la Liguria decapitando la capacità amministrativa della Regione Liguria e del **porto** di **Genova**, ha dimostrato il fallimento politico e gestionale di cui il centrodestra

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

è protagonista, una degenerazione politica e di etica pubblica che ha espropriato la democrazia denuncia il capogruppo del Partito Democratico Luca Garibaldi il centrodestra non è stato in grado di reggere alcuna scelta con Toti e neppure senza Toti lo sarà, ha fallito politicamente in ogni aspetto della questione pubblica costruendo una narrazione secondo cui 'va tutto bene', una 'bolla di inclusi' fatta di rapporti malati con l'impresa e di rapporti corporativi». Gianni Pastorino , capogruppo di Linea Condivisa, sottolinea: «In un contesto in cui la voce del presidente Toti, attualmente agli arresti domiciliari, si fa sentire tramite una lettera in cui difende la sua posizione, emerge una totale mancanza di visione politica. La mozione di sfiducia non è una mancanza di garantismo, ma piuttosto un atto necessario di responsabilità verso le istituzioni e verso le cittadine e i cittadini. Ribadiamo il ruolo fondamentale della magistratura nel garantire l'integrità del processo, ma dobbiamo essere realisti: arriverà un momento in cui sarà necessario un serio esame politico della situazione, e saranno gli stessi presenti in quest'aula a dover prendere decisioni cruciali. Il modello politico attuale, incentrato su una figura dominante come Toti, con deleghe che spaziano dal bilancio alla cultura e alla sanità, si rivela ora nella sua fragilità. Il presidente è coinvolto in vicende giudiziarie che ne impediscono l'efficace guida amministrativa e politica. È importante sottolineare che sia a livello regionale che comunale le disparità erano emerse da tempo: mentre ad alcuni, come Spinelli, venivano concessi spazi, ad altri attori della logistica venivano invece negati. Dal punto di vista sanitario, la situazione continua a essere drammatica: la Corte dei Conti bocchia la sanità ligure senza sconti. Le criticità vanno dal disavanzo record, peggiore solo al Molise, alle infinite liste d'attesa, dalle strutture fatiscenti ai favori verso le strutture private. La maggioranza si definisce sempre come 'quelli del fare', ma chi ha effettivamente realizzato qualcosa di tangibile in questi 9 anni alla guida della nostra regione? Progetti come il nodo ferroviario di **Genova** o la Gronda, a cui siamo contrari, sono costellati di ritardi, inaugurazioni a favor di camera e promesse infrante. È giunto poi il momento di porre fine a sprechi e inefficienze, come nel caso di Alisa, che spende decine di milioni di euro in consulenze senza alcun reale beneficio per la comunità».

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Il terminale FSRU Toscana è giunto a Marsiglia per ultimare la manutenzione

LIVORNO - Il terminale galleggiante di rigassificazione FSRU Toscana di OLT Offshore LNG Toscana, trainato da tre rimorchiatori, è giunto nel porto di Marsiglia presso i cantieri San Giorgio del Porto SpA, dove rimarrà fino a metà settembre per il completamento della seconda parte degli interventi di manutenzione straordinaria. Lo ha annunciato la società OLT Offshore LNG Toscana in una nota. Successivamente il terminale verrà riconnesso nel suo sito ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa per riprendere le normali operazioni di rigassificazione entro la fine di ottobre 2024. Il Terminale era stato trasferito nell'aprile scorso a **Genova** per effettuare la prima parte degli interventi di manutenzione straordinaria, lavori che sono stati conclusi "con successo e nei tempi previsti" ha spiegato la società - presso la genovese San Giorgio del Porto aggiudicataria della procedura di gara dei lavori di manutenzione "per la sostituzione del cuscinetto del sistema di ancoraggio, sistema progettato e realizzato al fine di garantire la rotazione del terminale attorno alla torretta geostazionaria permanentemente ancorata al fondale marino". OLT Offshore LNG Toscana, società controllata da Snam e Igneo Infrastructure Partners, detiene la proprietà e la gestione commerciale del terminale connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36,5 km realizzato e gestito da Snam, di cui: 29,5 km circa in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e i restanti 2 km sulla terraferma. Il Terminale ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata pari a 5 miliardi di Sm³ annui.



Genova Today

Genova, Voltri

Imbarco traghetti: lunghe code e traffico in tilt

Martedì mattina la coda partiva dal casello di **Genova** Ovest: rallentamenti anche in autostrada per raggiungere **Genova**. Con l'arrivo della bella stagione ricominciano i disagi dovuti alle lunghe code per gli imbarchi dei traghetti al **porto** di **Genova**, nello specifico al varco Albertazzi. Questa mattina - martedì 4 giugno - forti rallentamenti iniziavano al casello di **Genova** Ovest, con buona pace degli automobilisti che dovevano semplicemente raggiungere altre zone della città. Sul posto la polizia locale per regolare il traffico: decine di auto sono infatti imbottigliate in attesa dei controlli e dell'ingresso in **porto**. Sulle autostrade non va meglio: code da "bollino rosso" in mattinata anche sull'A10 e sull'A7 in direzione **Genova** per traffico intenso in città.



I porti a rischio cargo ferroviario

Nella foto: Il tavolo del convegno. LIVORNO - "Il treno merci nei porti" : una necessità ormai, più ancora che un'aspirazione, visto come si sta articolando al mondo la catena logistica. E il punto fatto qualche giorno fa in Fortezza Vecchia dall'Associazione Fermerci, che rappresenta tutto il settore del trasporto ferroviario merci italiano, è stato una chiara sintesi di quanto sta avvenendo sui porti del nostro paese. Nel 2023 il settore del trasporto ferroviario merci ha registrato una perdita del 3,2% rispetto all'anno precedente a causa di molteplici contingenze - appare evidente anche dal grafico - alcune delle quali impreviste. La crisi attraversata dal comparto è stata ulteriormente aggravata dalle tensioni geopolitiche internazionali che hanno determinato un calo del traffico ferroviario merci in quasi tutti i porti nazionali. Fino al 2026 le interruzioni ferroviarie, necessarie per consentire l'attuazione dei lavori del PNRR sull'infrastruttura ferroviaria, rischieranno di essere devastanti - è l'allarme - per il comparto se non adeguatamente gestite. A margine dell'incontro Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci ha dichiarato: "Nel 2024 le interruzioni pianificate comporteranno una riduzione fino al 60% della capacità ferroviaria del trasporto merci italiano. Nonostante la rimodulazione delle interruzioni pianificate nei mesi da luglio a settembre 2024 per consentire il potenziamento del nodo ferroviario di **Genova**, annunciata oggi dal Gestore dell'infrastruttura, la situazione resta critica per il territorio e la portualità del Nord-Ovest del Paese. Considerata la gravità della situazione, come Associazione, chiediamo alle istituzioni di intervenire tempestivamente e con misure mirate a sostegno della logistica ferroviaria, altrimenti gli operatori del comparto rischiano di non sopravvivere fino al 2026". Rizzi ha poi concluso: "Una delle misure proposte, che mira a contrastare il calo del traffico ferroviario merci in ambito portuale, è quella di consentire alle Autorità di Sistema Portuale di stanziare contributi a sostegno degli operatori ferroviari che offrono servizi alle aree portuali". In questo scenario di preoccupante incertezza - è l'impegno dell'associazione - Fermerci proseguirà nel percorso di dialogo intrapreso con le istituzioni nazionali e territoriali "per fornire una chiave di lettura strategica sull'andamento del settore e proporre soluzioni a sostegno della competitività del trasporto ferroviario merci".



Nella foto: Il tavolo del convegno. LIVORNO - "Il treno merci nei porti" : una necessità ormai, più ancora che un'aspirazione, visto come si sta articolando al mondo la catena logistica. E il punto fatto qualche giorno fa in Fortezza Vecchia dall'Associazione Fermerci, che rappresenta tutto il settore del trasporto ferroviario merci italiano, è stato una chiara sintesi di quanto sta avvenendo sui porti del nostro paese. Nel 2023 il settore del trasporto ferroviario merci ha registrato una perdita del 3,2% rispetto all'anno precedente a causa di molteplici contingenze - appare evidente anche dal grafico - alcune delle quali impreviste. La crisi attraversata dal comparto è stata ulteriormente aggravata dalle tensioni geopolitiche internazionali che hanno determinato un calo del traffico ferroviario merci in quasi tutti i porti nazionali. Fino al 2026 le interruzioni ferroviarie, necessarie per consentire l'attuazione dei lavori del PNRR sull'infrastruttura ferroviaria, rischieranno di essere devastanti - è l'allarme - per il comparto se non adeguatamente gestite. A margine dell'incontro Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci ha dichiarato: "Nel 2024 le interruzioni pianificate comporteranno una riduzione fino al 60% della capacità ferroviaria del trasporto merci italiano. Nonostante la rimodulazione delle interruzioni pianificate nei mesi da luglio a settembre 2024 per consentire il potenziamento del nodo ferroviario di Genova, annunciata oggi dal Gestore dell'infrastruttura, la situazione resta critica per il territorio e la portualità del Nord-Ovest del Paese. Considerata la gravità della situazione, come Associazione, chiediamo alle istituzioni di intervenire tempestivamente e con misure mirate a sostegno della logistica ferroviaria, altrimenti gli operatori del comparto rischiano di non sopravvivere fino al 2026". Rizzi ha poi concluso: "Una delle misure proposte, che mira a contrastare il calo del traffico ferroviario merci in ambito portuale, è quella di consentire alle Autorità di Sistema Portuale di stanziare contributi a sostegno degli operatori ferroviari che

Genova, traghetti in partenza: mattina di code in accesso al porto

di a.p. GENOVA - Mattina di traffico intenso nell'area portuale di Genova a causa dei mezzi diretti verso gli imbarchi di accesso da varco Albertazzi per i traghetti diretti verso il Nord Africa e le isole. Code già dalle 7 del mattino sull'elicoidale e in uscita a Genova Ovest. Intorno alle 8 ripercussioni anche sul nodo autostradale genovese con rallentamenti sulla A10 nel tratto tra Genova Pra' e Genova Ovest così come sulla A12 tra Genova Est e il bivio con la A7.



Toti: oggi in procura Sovrintendente belle arti per calata Concenter

Cristina Bartolini si era espressa negativamente sulla tombamento dell'area portuale destinata a Spinelli GENOVA - Sarà sentita oggi in procura l'architetto Cristina Bartolini, Soprintendente alle Belle Arti di Genova convocata come persona informata dei fatti nell'inchiesta per corruzione che ha portato ai domiciliari il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Bartolini si era espressa negativamente sulla vicenda del tombamento di Calata Concenter Dopo di lei, nei prossimi giorni, verranno ascoltate Annamaria Bonomo, ex avvocato dello Stato a Genova e consulente (a titolo gratuito) della struttura commissariale per la ricostruzione post Morandi guidata da Bucci e Lucia Cristina Tringali, dirigente e responsabile dell'anticorruzione interna di **Autorità Portuale**. Tutte, nel 2022 avevano espresso dubbi di legittimità sull'operazione.



Inchiesta, la Soprintendente parla per un'ora e mezza con pm

Cristina Bartolini sentita come persona informata sui fatti per il tombinamento di calata Concenter a cui era interessato Aldo Spinelli GENOVA - Ha parlato per un'ora e mezza Cristina Bartolini, la soprintendente delle Belle arti di Genova, sentita in procura come persona informata dei fatti nell'inchiesta per corruzione che ha coinvolto tra gli altri il presidente ligure Giovanni Toti. L'architetto è stata sentita per la vicenda del riempimento di Calata Concenter, l'area del porto da riempire con gli scarti degli scavi del tunnel subportuale e per creare una nuova area container di interesse di Aldo Spinelli. Bartolini aveva espresso le sue perplessità sul progetto perché c'era un vincolo del ministero. La Sovrintendente era stata anche intervistata e aveva sostenuto che "non aveva ricevuto comunicazioni o richieste da parte dell'**autorità portuale** sulla volontà di procedere al tombamento di Calata Concenter e, pertanto, che permaneva ancora la vincolante prescrizione del Mibac risalente al 2020". Una prescrizione, scrivono i pubblici ministeri nelle carte dell'inchiesta che ha portato ai domiciliari il presidente della regione Liguria Giovanni Toti, che "era stata peraltro accolta e sottoscritta dallo stesso presidente dell'AdSP Paolo Emilio Signorini". Lo stesso Signorini ne parla con Spinelli "individuando nella Soprintendenza un ostacolo alla realizzazione del tombamento". Il presidente dell'Authority ne parlò anche con il sindaco Marco Bucci spiegando che "era un problema da risolvere.



Inchiesta corruzione, davanti ai pm la soprintendente Bartolini come persona informata sui fatti

Il filone è quello che riguarda il progetto di tombamento di calata Concenter nel porto di Genova. L'inchiesta genovese prosegue con la testimonianza della soprintendente alle belle arti, Cristina Bartolini, davanti ai pm come persona informata sui fatti. Il filone è quello che riguarda il progetto di tombamento di calata Concenter, un'area del porto, proprio davanti alla Lanterna, sui cui aveva interesse l'imprenditore Aldo Spinelli.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Maersk corre ai ripari contro le congestioni annunciando almeno due blank sailing

Navi Le criticità legate alla crisi del Mar Rosso e lielevata domanda di spedizioni spinge in alto i noli e anche le previsioni al rialzo per i risultati delle compagnie di navigazione di Redazione SHIPPING ITALY. Come previsto dagli analisti, sta crescendo l'impatto dei blank sailing sulla regolarità dei servizi container internazionali. Maersk ha annunciato notevoli ritardi negli orari delle navi a causa della grave congestione dei terminal nei porti del Mediterraneo e dell'Asia. Una situazione che ha comportato tempi di attesa prolungati in vari porti, incidendo sulla capacità di Maersk di mantenere una programmazione regolare dei propri servizi marittimi di linea. Di conseguenza la compagnia danese ha fatto sapere che introdurrà diversi blank sailing nelle prossime settimane, a partire da quelli delle navi Msc Amelia, impiegata nel servizio AE11 in partenza da Qingdao il 1 luglio prossimo, e Msc Mirjam, inserita nel servizio AE15 in partenza da Busan il 2 luglio. Queste modifiche delle schedule legate alla congestione arrivano in un momento in cui le tariffe spot dei container stanno continuando ad aumentare, infatti sia il World Container Index della Drewry che lo Shanghai Container Freight Index segnalano significativi aumenti dei noli per le spedizioni via mare di container mantenendo la tendenza al rialzo nel periodo successivo al Capodanno cinese. Gli esperti del settore prevedono da mesi gli effetti a catena dei percorsi alternativi intorno al Capo di Buona Speranza e questi includono colli di bottiglia, convogli di navi (con arrivi quindi in simultanea nei porti) e carenza di attrezzature e capacità. Questo sviluppo del mercato si prevede che contribuirà a una performance finanziaria più forte nella seconda metà del 2024 per il vettore marittimo numero due al mondo (alle spalle di Msc). Maersk ha infatti aggiornato la sua guidance finanziaria per l'intero 2024 e prevede ora un Ebitda compreso fra 7 a 9 miliardi di dollari e un Ebit da 1 a 3 miliardi di dollari (in precedenza rispettivamente le stime erano da 4 a 6 miliardi di dollari e da -2 a 0 miliardi di dollari). "Nell'ultimo mese, il mercato del trasporto di container è entrato in una nuova fase guidata dalle interruzioni dovute alla crisi in corso nel Mar Rosso e dagli effetti a catena sulle catene di approvvigionamento globali. Mentre la domanda per il trasporto di container rimane forte, l'offerta è stata influenzata negativamente da partenze perse, rotte più lunghe, carenza di equipment e ritardi che hanno portato a una maggiore congestione in diversi porti chiave dell'Asia e del Medio Oriente. Questo squilibrio tra domanda e offerta ha avuto un impatto immediato e profondo sulle tariffe di trasporto" ha spiegato la shipping company. "Le continue minacce alle navi commerciali nel Mar Rosso e i crescenti colli di bottiglia nella catena di approvvigionamento indicano che questa situazione non migliorerà presto. Sarà necessaria più capacità di stiva del previsto per risolvere questi problemi e stabilizzare la catena di approvvigionamento globale.



Navi Le criticità legate alla crisi del Mar Rosso e lielevata domanda di spedizioni spinge in alto i noli e anche le previsioni al rialzo per i risultati delle compagnie di navigazione di Redazione SHIPPING ITALY. Come previsto dagli analisti, sta crescendo l'impatto dei blank sailing sulla regolarità dei servizi container internazionali. Maersk ha annunciato notevoli ritardi negli orari delle navi a causa della grave congestione dei terminal nei porti del Mediterraneo e dell'Asia. Una situazione che ha comportato tempi di attesa prolungati in vari porti, incidendo sulla capacità di Maersk di mantenere una programmazione regolare dei propri servizi marittimi di linea. Di conseguenza la compagnia danese ha fatto sapere che introdurrà diversi blank sailing nelle prossime settimane, a partire da quelli delle navi Msc Amelia, impiegata nel servizio AE11 in partenza da Qingdao il 1 luglio prossimo, e Msc Mirjam, inserita nel servizio AE15 in partenza da Busan il 2 luglio. Queste modifiche delle schedule legate alla congestione arrivano in un momento in cui le tariffe spot dei container stanno continuando ad aumentare, infatti sia il World Container Index della Drewry che lo Shanghai Container Freight Index segnalano significativi aumenti dei noli per le spedizioni via mare di container mantenendo la tendenza al rialzo nel periodo successivo al Capodanno cinese. Gli esperti del settore prevedono da mesi gli effetti a catena dei percorsi alternativi intorno al Capo di Buona Speranza e questi includono colli di bottiglia, convogli di navi (con arrivi quindi in simultanea nei porti) e carenza di attrezzature e capacità. Questo sviluppo del mercato si prevede che contribuirà a una performance finanziaria più forte nella seconda metà del 2024 per il vettore marittimo numero due al mondo (alle spalle di Msc). Maersk ha infatti aggiornato la sua guidance finanziaria per l'intero 2024 e prevede ora un Ebitda compreso fra 7 a 9 miliardi di dollari e un Ebit da 1 a 3 miliardi di dollari (in precedenza rispettivamente le stime erano da 4 a 6 miliardi di dollari e da -2 a 0 miliardi di dollari).

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ciò ci ha portato a rivalutare le prospettive per il resto dell'anno e ad aggiornare la nostra guidance finanziaria" ha dichiarato Vincent Clerc, vertice di Maersk. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY "Mare, Finanza e Assicurazioni": i panelist del Business Meeting del 14 giugno a **Genova**.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Moby avvia la nuova linea traghetti fra Genova e Ajaccio

Navi Nel 2023 la compagnia del gruppo Onorato ha eroso quote di traffico a Corsica Ferries sulle linee per l'isola francese di Redazione SHIPPING ITALY È arrivata al nastro di partenza la nuova linea estiva di Moby fra **Genova** e Ajaccio, già annunciata nei mesi scorsi. Sulla rotta verranno effettuate quattro partenze settimanali andata/ritorno a giugno e luglio e sei partenze settimanali a/r ad agosto e settembre, **Genova**-Ajaccio con partenza alle 21.00 e arrivo alle 6.00, Ajaccio-**Genova** con partenza alle 23.59 e arrivo alle 8.00. Le navi che effettueranno questo collegamento in prosecuzione o in partenza da Porto Torres e che si alterneranno su questa linea sono la Moby Tommy e la Moby Ale Due. "Siamo certi - ha commentato Eliana Marino, direttore commerciale Moby - che questo collegamento sarà di grande attrattiva per tutti i passeggeri del Nord Italia, ma anche di Francia, Germania e Svizzera, che vogliono visitare l'area sud occidentale della Corsica. Una grande novità che rafforza il nostro network e consolida il nostro rapporto storico con l'Ile de Beauté". Un'iniziativa non casuale, dato che il 2023 è stato un anno positivo per Moby nei servizi per la Corsica. Secondo i dati da poco diffusi dall'Osservatorio regionale corso sui trasporti, il numero di passeggeri arrivati e partiti complessivamente dall'isola via traghetto s'è mantenuto l'anno scorso costante sui 3,8 milioni. Moby è stata la compagnia con la crescita più alta in valore assoluto e la seconda in valore relativo, arrivando a quota 486mila. A perdere passeggeri, tornando sotto la quota pre pandemica ma rimanendo saldamente il vettore di punta per l'isola, è stata Corsica Ferries. Malgrado il risultato positivo, tuttavia, anche Moby, così come La Méridionale, non ha recuperato i livelli precovid. In crescita rispetto ad essi (e anche rispetto all'anno scorso) sia Corsica Linea che l'italiana Ichnusa Lines, che opera fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio. Lo stesso report ha evidenziato su base annua il lieve calo delle vetture trasportate (ma con quelle italiane in crescita) e il +11,8% dei crocieristi (455mila in tutto). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



06/04/2024 18:17

Nicola Capuzzo

Navi Nel 2023 la compagnia del gruppo Onorato ha eroso quote di traffico a Corsica Ferries sulle linee per l'isola francese di Redazione SHIPPING ITALY È arrivata al nastro di partenza la nuova linea estiva di Moby fra Genova e Ajaccio, già annunciata nei mesi scorsi. Sulla rotta verranno effettuate quattro partenze settimanali andata/ritorno a giugno e luglio e sei partenze settimanali a/r ad agosto e settembre, Genova-Ajaccio con partenza alle 21.00 e arrivo alle 6.00, Ajaccio-Genova con partenza alle 23.59 e arrivo alle 8.00. Le navi che effettueranno questo collegamento in prosecuzione o in partenza da Porto Torres e che si alterneranno su questa linea sono la Moby Tommy e la Moby Ale Due. "Siamo certi - ha commentato Eliana Marino, direttore commerciale Moby - che questo collegamento sarà di grande attrattiva per tutti i passeggeri del Nord Italia, ma anche di Francia, Germania e Svizzera, che vogliono visitare l'area sud occidentale della Corsica. Una grande novità che rafforza il nostro network e consolida il nostro rapporto storico con l'Ile de Beauté". Un'iniziativa non casuale, dato che il 2023 è stato un anno positivo per Moby nei servizi per la Corsica. Secondo i dati da poco diffusi dall'Osservatorio regionale corso sui trasporti, il numero di passeggeri arrivati e partiti complessivamente dall'isola via traghetto s'è mantenuto l'anno scorso costante sui 3,8 milioni. Moby è stata la compagnia con la crescita più alta in valore assoluto e la seconda in valore relativo, arrivando a quota 486mila. A perdere passeggeri, tornando sotto la quota pre pandemica ma rimanendo saldamente il vettore di punta per l'isola, è stata Corsica Ferries. Malgrado il risultato positivo, tuttavia, anche Moby, così come La Méridionale, non ha recuperato i livelli precovid. In crescita rispetto ad essi (e anche rispetto all'anno scorso) sia Corsica Linea che l'italiana Ichnusa Lines, che opera fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio. Lo stesso report ha evidenziato su base annua il lieve calo delle vetture trasportate (ma con quelle italiane in crescita) e il +11,8% dei crocieristi.

Citta della Spezia

La Spezia

La strategia geopolitica della Repubblica Islamica dell'Iran tema di un convegno al San Giorgio

Chi è e cosa vuole l'Iran? Qual è la sua strategia geopolitica e come impatta sugli equilibri medio-orientali e mondiali? Vieni a capirlo venerdì 14 giugno, alle 17, al Castello San Giorgio. Il convegno, organizzato dalla neo-costituita Associazione Fanti de Spèza e patrocinato dal Comune della Spezia, vedrà la partecipazione del professore ordinario del Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Genova, Giampiero Cama; della Ricercatrice e Responsabile del Programma di Formazione IAI (Istituto Affari Internazionali) per il Mediterraneo, Medio Oriente e Africa, Alessia Chiriatti e del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. Contatti sono in corso per verificare la possibilità di avere un rappresentante della Marina Militare per un focus tematico sulle fregate missilistiche. Gli eventuali interessati sono tenuti a comunicare la loro presenza entro e non oltre il giorno 12 giugno (3886420630 o alla mail 94d.borri@gmail.com). Più informazioni.

Citta della Spezia

La strategia geopolitica della Repubblica Islamica dell'Iran tema di un convegno al San Giorgio



06/04/2024 10:22

Chi è e cosa vuole l'Iran? Qual è la sua strategia geopolitica e come impatta sugli equilibri medio-orientali e mondiali? Vieni a capirlo venerdì 14 giugno, alle 17, al Castello San Giorgio. Il convegno, organizzato dalla neo-costituita Associazione Fanti de Spèza e patrocinato dal Comune della Spezia, vedrà la partecipazione del professore ordinario del Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Genova, Giampiero Cama; della Ricercatrice e Responsabile del Programma di Formazione IAI (Istituto Affari Internazionali) per il Mediterraneo, Medio Oriente e Africa, Alessia Chiriatti e del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. Contatti sono in corso per verificare la possibilità di avere un rappresentante della Marina Militare per un focus tematico sulle fregate missilistiche. Gli eventuali interessati sono tenuti a comunicare la loro presenza entro e non oltre il giorno 12 giugno (3886420630 o alla mail 94d.borri@gmail.com). Più informazioni.

In Darsena a Ravenna la prima nuova sede acquistata da Msc Italia

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Msc Italia ha acquistato in zona Darsena a Ravenna in una palazzina di circa 1.000 mq. La notizia è riportata da Shipping Italy, quotidiano del trasporto marittimo. Un'acquisizione significativa, perché proprio a Ravenna fino al 15 maggio l'agenzia marittima Le Navi, storico rappresentante italiano dell'armatore ginevrino Gianluigi Aponte, operava come Le Navi Seaways Srl, nome frutto dell'ingresso di Le Navi, al 50%, nel capitale di Seaways, nel 2007. Da qualche tempo Le Navi ha preso il controllo e il brand ora è cambiato, appunto in Msc Italia. "Il cambio del nome è il completamento di un percorso programmato. Il Gruppo Le Navi si è negli anni consolidato con ottimi risultati, per cui eravamo pronti a questo ultimo passo. L'idea dell'acquisto in Darsena, sull'acqua, è piaciuta alla direzione di Genova. Ci è sembrata una location adatta anche dal punto di vista funzionale, è vicina al centro, alla Direzione Marittima e all'**Autorità portuale**. Ma soprattutto siamo contenti di far parte del progetto di recupero e valorizzazione di quest'area" ha commentato alla stampa Roberto Viola, branch manager locale di Msc Italia. Msc Italia occupa oggi 600 persone (di cui 415 a Genova), divise in 16 uffici sparsi in 13 porti italiani, e ha fatturato nel 2022 62,2 milioni di euro con un utile di 8,4 milioni. Fondata nel 1974 su iniziativa di Franco Zuccarino, ancora saldamente al vertice, cominciò un anno dopo a lavorare con Msc, anch'essa da poco avviata da Gianluigi Aponte. Il rapporto monomandatario col gruppo svizzero risale invece al 1988.



Al Centro per l'impiego selezione di 12 persone per lavorare nella verniciatura industriale al Porto di Ravenna

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Formazione + Lavoro : così si può sintetizzare la ricetta che verrà proposta dal Centro per l'impiego di **Ravenna** mercoledì 12 giugno alle 14.30 per il Job Day di un nuovo percorso duale di Randstad, che permette di entrare subito nel team di Donelli EOS srl , società ravennate leader in verniciatura per impianti industriali, rivestimenti anticorrosivi, coibentazioni ed impermeabilizzazioni. Raccomandato da Al Job Day saranno preselezionati dai recruiter di Randstad i candidati che accederanno all'individuazione dei 12 posti a disposizione per la formazione gratuita preliminare di 2 settimane (dal 24/06 al 06/07), che sfocerà direttamente nel lavoro in una sede di Donelli EOS srl presso il **Porto** s.Vitale di **Ravenna**. Per candidarsi non occorre avere specifica esperienza nel settore, anche se ovviamente la provenienza dal settore metalmeccanico è preferenziale. I requisiti richiesti per candidarsi sono: essere maggiorenni non occupati, avere forte resistenza fisica, buona comprensione dell'italiano, attitudine ai lavori manuali ed assenza di allergie a prodotti chimici e a solventi. Sarà il corso a consentire di apprendere le tecniche per eseguire le fasi di verniciatura di laminati industriali e di componenti meccanici, utilizzando attrezzature specifiche e seguendo le norme di sicurezza. Verrà inoltre garantito il rilascio di un attestato ad ogni partecipante, prima dell'avvio al lavoro vero e proprio. Ad inaugurare il Job Day del 12 giugno sarà un referente di Donelli Eos srl, presentando il contesto lavorativo, i requisiti, le competenze necessarie e le responsabilità affidate alle nuove risorse che l'azienda sta cercando. Per presentarsi il 12 giugno in via Teodorico 21, a **Ravenna**, occorre prima registrarsi con questo modulo online del Centro per l'impiego: forms.office.com/e/0c9gw6zTiG.



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Formazione + Lavoro : così si può sintetizzare la ricetta che verrà proposta dal Centro per l'impiego di Ravenna mercoledì 12 giugno alle 14.30 per il Job Day di un nuovo percorso duale di Randstad, che permette di entrare subito nel team di Donelli EOS srl , società ravennate leader in verniciatura per impianti industriali, rivestimenti anticorrosivi, coibentazioni ed impermeabilizzazioni. Raccomandato da Al Job Day saranno preselezionati dai recruiter di Randstad i candidati che accederanno all'individuazione dei 12 posti a disposizione per la formazione gratuita preliminare di 2 settimane (dal 24/06 al 06/07), che sfocerà direttamente nel lavoro in una sede di Donelli EOS srl presso il Porto s.Vitale di Ravenna. Per candidarsi non occorre avere specifica esperienza nel settore, anche se ovviamente la provenienza dal settore metalmeccanico è preferenziale. I requisiti richiesti per candidarsi sono: essere maggiorenni non occupati, avere forte resistenza fisica, buona comprensione dell'italiano, attitudine ai lavori manuali ed assenza di allergie a prodotti chimici e a solventi. Sarà il corso a consentire di apprendere le tecniche per eseguire le fasi di verniciatura di laminati industriali e di componenti meccanici, utilizzando attrezzature specifiche e seguendo le norme di sicurezza. Verrà inoltre garantito il rilascio di un attestato ad ogni partecipante, prima dell'avvio al lavoro vero e proprio. Ad inaugurare il Job Day del 12 giugno sarà un referente di Donelli Eos srl, presentando il contesto lavorativo, i requisiti, le competenze necessarie e le responsabilità affidate alle nuove risorse che l'azienda sta cercando. Per presentarsi il 12 giugno in via Teodorico 21 a Ravenna occorre prima registrarsi

Grave infortunio sul lavoro al porto di Ravenna: la preoccupazione dei sindacati

Ascolta questo articolo ora... Cgil, Cisl e Uil - assieme alle categorie edili di Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil - esprimono grande preoccupazione per l'infortunio sul lavoro avvenuto nella notte tra lunedì 3 e martedì 4 giugno all'interno dell'hub portuale di **Ravenna** all'altezza del terminal Nord. Dai primi riscontri è stato verificato che è rimasto gravemente ferito un lavoratore di un'azienda edile, che è impegnata nei lavori in appalto, all'interno del **porto** di **Ravenna**. In attesa che le indagini possano fare luce in tempi rapidi su quanto accaduto, i sindacati manifestano piena vicinanza al lavoratore vittima dell'infortunio e rimarcano, ancora una volta, la massima attenzione verso le condizioni di salute e sicurezza di tutte le lavoratrici e i lavoratori.



Ra
RavennaNotizie.it

Grave infortunio sul lavoro al porto di Ravenna: la preoccupazione dei sindacati



06/04/2024 16:50

Ascolta questo articolo ora... Cgil, Cisl e Uil - assieme alle categorie edili di Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil - esprimono grande preoccupazione per l'infortunio sul lavoro avvenuto nella notte tra lunedì 3 e martedì 4 giugno all'interno dell'hub portuale di Ravenna all'altezza del terminal Nord. Dai primi riscontri è stato verificato che è rimasto gravemente ferito un lavoratore di un'azienda edile, che è impegnata nei lavori in appalto, all'interno del porto di Ravenna. In attesa che le indagini possano fare luce in tempi rapidi su quanto accaduto, i sindacati manifestano piena vicinanza al lavoratore vittima dell'infortunio e rimarcano, ancora una volta, la massima attenzione verso le condizioni di salute e sicurezza di tutte le lavoratrici e i lavoratori.

Grave infortunio sul lavoro al porto di Ravenna: la preoccupazione dei sindacati

Cgil, Cisl e Uil - assieme alle categorie edili di Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil - esprimono grande preoccupazione per l'infortunio sul lavoro avvenuto nella notte tra lunedì 3 e martedì 4 giugno all'interno dell'hub portuale di **Ravenna** all'altezza del terminal Nord. Dai primi riscontri è stato verificato che è rimasto gravemente ferito un lavoratore di un'azienda edile, che è impegnata nei lavori in appalto, all'interno del **porto** di **Ravenna**. In attesa che le indagini possano fare luce in tempi rapidi su quanto accaduto, i sindacati manifestano piena vicinanza al lavoratore vittima dell'infortunio e rimarcano, ancora una volta, la massima attenzione verso le condizioni di salute e sicurezza di tutte le lavoratrici e i lavoratori.



Livorno, firmato l'accordo di valorizzazione per la Fortezza Vecchia

A Livorno firmato l'Accordo per la tappa più importante del procedimento di Federalismo culturale che vedrà il trasferimento del bene della Fortezza Vecchia di Livorno, dallo Stato al Comune, grazie anche al fondamentale contributo economico della Regione Toscana in favore del Comune di Livorno senza il quale non sarebbe stato possibile realizzare questo importante risultato. Hanno firmato l'Accordo; il Segretario regionale del Ministero della Cultura per la Toscana, dott.ssa Giorgia Muratori, il Direttore dell'Agenzia del Demanio - Direzione Toscana e Umbria, dott.ssa Raffaella Narni, il Dirigente del Settore Attività culturali, Turismo, Musei e Fondazioni del Comune di Livorno, dott. Giovanni Cerini, e il Soprintendente per le province di Pisa e Livorno, arch. Valerio Tesi. La Fortezza Vecchia costituisce l'estremità nord-occidentale del centro storico di Livorno, punto di partenza del Pentagono del Buontalenti, adiacente verso nord al Porto Mediceo e in prossimità della Stazione Marittima. Edificata nella prima metà del '500 su progetto di Antonio da Sangallo il Vecchio, la Fortezza Vecchia divenne il quinto bastione della nuova cinta pentagonale con il ruolo di baluardo difensivo della città dalla parte di mare. È una struttura militare triangolare composta da tre bastioni di forma diversificata collegati da una alta cortina muraria, nata come isola distaccata dalla terraferma, sia per migliorare la funzione difensiva, sia per accentuare il carattere di cittadella separata dal resto della città. Dalla metà del XVIII secolo la Fortezza comincia a perdere il suo carattere di isola, con la realizzazione del Piazzale dei Marmi nell'area contigua al bastione "la Capitana", e a trovarsi inglobata nel porto. Il programma di valorizzazione presentato dal Comune di Livorno parte proprio dal recupero dell'acquaticità, per restituire al manufatto il carattere di struttura fortificata isolata e l'imponenza che è venuta meno con l'addossamento dei piazzali portuali. L'idea alla base della proposta progettuale è quella di recuperare e riqualificare le aree adiacenti al lato Nord della Fortezza Vecchia, ripristinando la separazione dal resto dell'area cittadina e, allo stesso tempo, migliorando i collegamenti tra Fortezza Vecchia, porto e quartiere **Venezia**. Localizzata in posizione strategica tra il centro storico e l'area portuale, la Fortezza Vecchia ricopre naturalmente la funzione di cerniera tra il porto e la città, caratteristica che l'Amministrazione comunale intende valorizzare. L'estensione e la conformazione del complesso architettonico è tale da poter ipotizzare la compresenza di varie funzioni, definite in modo che possano essere tra loro correlate e complementari. La prima e principale funzione da valorizzare è legata ai percorsi di visita museale della Fortezza intesa come manufatto monumentale. L'importanza della struttura, la particolarità della sua genesi, strettamente connessa con quella della città, vengono in tal modo enfatizzate e promosse con il recupero integrale di ogni ambiente, aperto o chiuso, visitabile



06/04/2024 14:38

Corriere Marittimo
Livorno, firmato l'accordo di valorizzazione per la Fortezza Vecchia

A Livorno firmato l'Accordo per la tappa più importante del procedimento di Federalismo culturale che vedrà il trasferimento del bene della Fortezza Vecchia di Livorno, dallo Stato al Comune, grazie anche al fondamentale contributo economico della Regione Toscana in favore del Comune di Livorno senza il quale non sarebbe stato possibile realizzare questo importante risultato. Hanno firmato l'Accordo; il Segretario regionale del Ministero della Cultura per la Toscana, dott.ssa Giorgia Muratori, il Direttore dell'Agenzia del Demanio - Direzione Toscana e Umbria, dott.ssa Raffaella Narni, il Dirigente del Settore Attività culturali, Turismo, Musei e Fondazioni del Comune di Livorno, dott. Giovanni Cerini, e il Soprintendente per le province di Pisa e Livorno, arch. Valerio Tesi. La Fortezza Vecchia costituisce l'estremità nord-occidentale del centro storico di Livorno, punto di partenza del Pentagono del Buontalenti, adiacente verso nord al Porto Mediceo e in prossimità della Stazione Marittima. Edificata nella prima metà del '500 su progetto di Antonio da Sangallo il Vecchio, la Fortezza Vecchia divenne il quinto bastione della nuova cinta pentagonale con il ruolo di baluardo difensivo della città dalla parte di mare. È una struttura militare triangolare composta da tre bastioni di forma diversificata collegati da una alta cortina muraria, nata come isola distaccata dalla terraferma, sia per migliorare la funzione difensiva, sia per accentuare il carattere di cittadella separata dal resto della città. Dalla metà del XVIII secolo la Fortezza comincia a perdere il suo carattere di isola, con la realizzazione del Piazzale dei Marmi nell'area contigua al bastione "la Capitana", e a trovarsi inglobata nel porto. Il programma di valorizzazione presentato dal Comune di Livorno parte proprio dal recupero dell'acquaticità, per restituire al manufatto il carattere di struttura fortificata isolata e l'imponenza che è venuta meno con l'addossamento dei piazzali portuali. L'idea alla base della proposta progettuale è quella di recuperare e riqualificare le aree

Corriere Marittimo

Livorno

in ogni sua parte. Una seconda funzione di fondamentale importanza è quella legata al flusso dei croceristi che sbarcano nelle vicinanze: i turisti, scendendo dalle navi, verrebbero convogliati all'interno della struttura dove potrebbero trovare una serie di servizi, dove trovare le indicazioni delle principali attrazioni culturali e non della città, acquistare i biglietti per recarsi nelle altre città della Toscana. Buona parte degli ambienti della Fortezza Vecchia, le gallerie e i bastioni, nonché i piazzali principali, potrebbero essere destinati ad esposizioni temporanee o a manifestazioni culturali, festival a tema, fiere commerciali, promozione e distribuzione di prodotti editoriali legati al territorio e alla cultura toscana. Continueranno ad essere organizzati spettacoli all'aperto di vario genere: concerti, spettacoli di prosa, balletti, cinema, incontri e presentazioni di libri, conferenze e dibattiti, con una capienza più ampia rispetto a quella che è stata autorizzata fino ad oggi. Con il nuovo sistema degli accessi, combinato con l'utilizzo di spazi all'interno della Fortezza come "luoghi sicuri", sarà possibile organizzare eventi in grado di ospitare un numero maggiore di persone. Infine, la Chiesa di San Francesco che ha mantenuto nei secoli la funzione di luogo di culto viene inserita nel percorso museale, ma continuerebbe ad ospitare funzioni religiose, da organizzare con la Diocesi cui l'edificio appartiene. Viene proposta altresì l'apertura ad altre confessioni rispetto alla cristiana cattolica, quale memoria della tradizionale multiculturalità della città di Livorno.

Fossi Medicei verso la pulizia

Nella foto: Il Fosso Reale vicino alla Fortezza Nuova. LIVORNO - Un accordo per disciplinare la manutenzione del verde pubblico sulle banchine e sugli scalandroni dei Fossi cittadini: lo hanno firmato a Palazzo Rosciano il presidente dell'AdSP **Luciano Guerrieri** e il sindaco Luca Salvetti. Nelle more del trasferimento al Comune delle competenze gestionali sugli specchi acquei demaniali marittimi del circuito dei fossi - si legge nella nota dell'AdSP - per il quale è in via di completamento il percorso amministrativo, i due enti si sono impegnati a definire per tutto il 2024 le modalità di diserbo e sfalcio delle erbacce che infestano le banchine e gli scalandroni. L'intesa si divide in due step. Nella prima fase, l'AdSP provvederà ad affidare in via d'urgenza il servizio di sfalcio ed eliminazione delle erbe infestanti. Il secondo intervento più strutturato, e portato fino alla fine del 2024, vedrà il coordinamento delle operazioni con il Comune di Livorno al quale verrà affidata la gestione del servizio, a fronte di un impegno economico di AdSP-MTS a totale copertura dei costi. "L'accordo ci consente di andare ad intervenire in un'area di diretta fruizione per i cittadini e turisti" ha dichiarato il presidente **Luciano Guerrieri**.

"Fatte salve le future valutazioni sulla definizione di ruoli e competenze in ordine alla gestione dei fossi, con la firma di oggi l'AdSP e l'Ente comunale uniscono le forze per fornire una risposta concreta a un bisogno di tutta la comunità" ha concluso. "Ringrazio l'AdSP per averci dato la possibilità di trovare la quadra per tutto il 2024" ha detto Salvetti. "Questa parte della città rappresenta una risorsa importante da sfruttare nei prossimi anni e non possiamo lasciarla a se stessa. Se cominciamo a mettere a posto già adesso alcuni tasselli, come in realtà stiamo facendo, il ragionamento successivo sulle modalità di gestione delle banchine e degli scalandroni del circuito dei Fossi sarà più semplice da sviluppare" ha aggiunto.



Tanti lavori, ma anche tanti ritardi sui programmi

LIVORNO Sui tempi preannunciati ormai nessuno fa più affidamento. Così per quanto riguarda la storia, ormai definita neverending dell'allargamento del canale di accesso alla Darsena Toscana, allargamento condizionato prima dal microtunnel, adesso dalla rimozione dei cavi appoggiati sul fondo e diventati inutili dopo che nel microtunnel sono stati finalmente passati quelli nuovi. Una storia, questa dei cavi, che avrebbe dovuto cominciare all'inizio di maggio, almeno secondo i tavoli tecnici che si sono tenuti ciclicamente tra Capitaneria di Porto, Autorità portuale, corpo dei piloti, ENI e imprese delegate. Anche in questo caso dei tubi da rimuovere, non si può parlare di buona volontà o di rilassatezza, ma di complicazioni legate alla molteplicità degli enti, istituzioni e controlli che ormai condizionano ogni lavoro pubblico (e anche privato). In questo caso, la rimozione dei vecchi tubi ENI sembrava semplice: invece si è imposta, prima di toglierli, la loro bonifica per evitare che il materiale ancora contenuto in particolare morchie e residui oleosi possa inquinare l'acqua. Sono preventivati almeno un paio di mesi, per un'operazione che nei piani generali doveva essere già a buon punto.***Non si tratta solo di togliere l'ultimo ostacolo per avviare i lavori murari di abbattimento della sponda nord del canale, ma per allargarlo ai 120 metri di progetto (vedi il grafico in questa pagina). I lavori imporranno limiti temporali giornalieri al transito delle navi, cercando di conciliare le esigenze dei traffici con quelli dei lavori. Sono già state concertate in linea di massima finestre orarie di interruzione del traffico, in particolare di notte (già oggi il transito navale non si azzarda sulla strettoia) ma sarà comunque necessario un lavoro coordinato e pesante per tutti. CHE VUOL DIRE, SUL PIANO DEI TEMPI? Secondo gli esperti dell'AdSP, si ipotizza che l'allargamento del canale potrà partire alle soglie dell'inverno e il canale finalmente a 120 metri sarà disponibile solo alla metà del 2025. Facendo i debiti scongiuri, visto che siamo già in ritardo di anni.***Anche sul porto mediceo, sia all'interno che sul fronte esterno che guarda il mare, ci sono lavori avviati e lavori improvvisamente (e senza capire perchè) da tempo abbandonati. Quelli avviati sono il risanamento e la ristrutturazione del vecchio fabbricato che ospita i piloti del porto, transennato e in via di bonifica. Un lavoro importante, indirettamente collegato alla nascita del marina almeno dal punto di vista dell'immagine; un lavoro che però non risolve la situazione di disagio in cui lavorano i piloti, nell'ambiente ristretto e del tutto insufficiente che li ospita. Per loro, come noto, l'AdSP ha promesso una torre sulla testata della calata Orlando, che forse potrebbe anche accogliere i futuri sfrattati della piattaforma dell'Avvisatore Marittimo. Ma si tratta di un progetto ancora sulla carta e in ogni caso destinato a realizzarsi (forse) tra anni. Se inoltre non sarà per qualche motivo interrotto. Anche qui giocano le competenze incrociate di numerose autorità, a cominciare



La Gazzetta Marittima

Livorno

dalla Soprintendenza ai monumenti di Pisa. In questa zona c'è stato anche lo strano episodio dei lavori lasciati a metà per la bonifica dei sotterranei con le antiche e splendide cannoniere del forte della Bocca che l'AdSP aveva avviato con un finanziamento ad hoc. Roba ormai passata, dalla presidenza Gallanti, compreso l'abbandono a metà dei lavori. Rimangono sui piazzali esterni, che a suo tempo aveva ristrutturato e pavimentato l'Assonautica della Camera di Commercio, alcune transenne e materiali di risulta degli scavi. Gli ingressi alle cannoniere sono stati chiusi in modo provvisorio. E sembra naufragato anche il progetto di recuperare almeno uno dei vecchi cannoni che difendevano il porto mediceo: si era parlato di quello trasformato in bitta immerso in un blocco di cemento proprio sotto il fanale verde di accesso al mediceo. ANCHE QUESTO UN SOGNO? (A.F.)

Grande nautica, un mare d'oro

Nella foto: Il tavolo delle autorità. LIVORNO - Cifre alla mano, esposte con tanto di proiezioni sullo schermo delle tabelle del rapporto NAVIGO presentate in Fortezza Vecchia la settimana scorsa, la grande nautica degli yacht si conferma uno dei settori trainanti sia nel PIL nazionale sia nell'offerta dei posti di lavoro. Con un crescente interesse - bisognerebbe dire: finalmente - anche delle istituzioni del territorio, specie toscano, alla formazione di giovani preparati di cui il settore ha estremo bisogno. Nell'incontro è stato organizzato da AdSP del Nord Tirreno e Camera di Commercio di Livorno e Grosseto. Le cifre del rapporto NAVIGO presentate dal suo direttore Pietro Angelini sono state il riferimento. Ma altrettanto interessante l'annuncio dato da **Luciano Guerrieri**, presidente dell'AdSP e da Riccardo Breda, presidente della CdC, della creazione di un vero e proprio "progetto formazione" dedicato al settore, con il coinvolgimento anche del Comune di Livorno, sul quale hanno riferito sia l'assessore Gianfranco Simoncini sia il tecnico Marco Bennici. Nella tavola rotonda che è seguita, coordinata dal collega Marco Casale, hanno parlato i rappresentanti di imprese, aziende, cantieri e servizi. Da tutti il plauso per l'iniziativa sulla formazione, che vuol far fronte alle ben 70 specializzazioni occorrenti per il comparto. Claudio Capuano, funzionario AdSP ed ex ufficiale CP livornese, ha diretto il dibattito e presentato le opzioni del settore con il consueto impegno, in particolare sulle prospettive che il comparto offre anche nel prossimo futuro. I grafici che pubblichiamo, ripresi dal rapporto NAVIGO, sono solo una piccola parte del materiale fornito durante il convegno: ma sufficienti a dimostrare che la grande e grandissima nautica ha un valore economico tra i più importanti non solo sul lato di lavoro, ma anche sulle ricadute indirette sul territorio: sulla ricettività turistica, sui servizi portuali e non, sulla ristorazione e in generale sul turismo d'alto bordo. Alla base del quale ci sono, anche qui, centinaia di posti di lavoro.



L'ATENA sulle plastiche in mare

LIVORNO - L'idrogeno per le navi e per le imbarcazioni si avvicina dunque al mare. Ma intanto il mare va protetto, specie dalla plastica. E sul tema, l'associazione ATENA Toscana ha tenuto sabato scorso un convegno all'acquario labronico dal significativo titolo: "plastica in mare: destini, rischi, soluzioni". Ne hanno parlato, con la dottoressa Annamaria De Biasi del CIBM che ha moderato il dibattito, il professor Castelvetro (università di Pisa) col dottor Sartor (CIBM), la dottoressa Snickars (Wartisila) il dottor Barsotti (Revet Spa) e la professoressa Carducci (università di Pisa). È seguita, per gli interessati, anche la visita all'acquario, prima di un light lunch servito nelle sale interne.



La Marina Italiana in mostra all'ONU

Nella foto: Allieve dell'Accademia Navale di **Livorno** su nave Vespucci. NEW YORK - Dal oggi 5 al 14 giugno il Palazzo di Vetro, Quartier Generale delle Nazioni Unite a New York, ospita un'iniziativa espositiva di grande prestigio e significato, che celebra la storia e i valori della Marina Italiana. La mostra, dal titolo Ocean Stories. The Italian Navy exhibition, che si svolge nella settimana in cui ricorre il World Ocean Day (8 giugno), è co-organizzata dalla Marina Militare con la Rappresentanza Permanente d'Italia all'ONU. Il percorso espositivo multimediale e immersivo, sviluppato, prodotto e realizzato da Magister Art, si presenta come un racconto che comunica l'universo eterogeneo della Marina Militare, per coinvolgere ed emozionare un vasto pubblico di persone di diverse culture, nazioni ed età. Quattro sono le aree tematiche in cui è suddivisa la rassegna, che si apre con Ocean Planet, nel quale ci si relaziona all'Oceano come unico grande mare e dove si descrive l'impegno della Marina Militare per la sua conoscenza, protezione, preservazione attraverso la dimensione subacquea, la ricerca scientifica e l'innovazione tecnologica. La sezione è caratterizzata da contenuti video-fotografici e infografiche che illustrano gli elementi identificativi dell'Oceano quali le sue dimensioni, il suo volume d'acqua, la sua profondità, la percentuale protetta. Altri contenuti documenteranno le operazioni e le attività che vedono attivamente coinvolta la Marina Militare nella conoscenza, conservazione, protezione e preservazione dell'Oceano. Nell'area denominata Tempo, si trova un percorso per immagini dedicato al ritmo dei gesti e delle azioni in mare. Fotografie e filmati mostrano attività e operazioni della Marina Militare, dal fischio del nostromo ai clutter dei radar, dal rumore del vento alla scia di un'imbarcazione sul mare, dal tintinnio della campana allo scricchiolare delle cime, suoni che diventano un metronomo che scandisce la vita a bordo di tutte le navi. Il cuore della mostra è dedicato alla Nave scuola Amerigo Vespucci, definita dalla portaerei americana USS Independence, in uno storico incontro, come la "nave più bella del mondo", il cui navigare diventa metafora di un racconto universale: il vascello non è solo ambasciatore dell'Italia nel mondo, ma portatore di valori quali uguaglianza tra i popoli, inclusione, educazione, formazione, solidarietà e accoglienza. Sarà possibile esplorare virtualmente gli spazi della Nave Scuola Amerigo Vespucci grazie a una riproduzione tridimensionale virtuale realizzata dall'Università degli Studi di Firenze, e contemporaneamente ammirare il suo modellino fisico di quasi 5 metri di lunghezza. Negli stessi giorni di apertura della mostra, l'Amerigo Vespucci sarà in navigazione lungo la costa pacifica degli Stati Uniti. L'iniziativa si completa con l'omaggio ai Sailors leading, ovvero al grande equipaggio Marina Militare, alle persone che ne costituiscono l'essenza e ne esaltano l'aspetto umano. Attraverso un mosaico di volti, viene data voce alle diverse professionalità che compongono



Nella foto: Allieve dell'Accademia Navale di Livorno su nave Vespucci. NEW YORK - Dal oggi 5 al 14 giugno il Palazzo di Vetro, Quartier Generale delle Nazioni Unite a New York, ospita un'iniziativa espositiva di grande prestigio e significato, che celebra la storia e i valori della Marina Italiana. La mostra, dal titolo Ocean Stories. The Italian Navy exhibition, che si svolge nella settimana in cui ricorre il World Ocean Day (8 giugno), è co-organizzata dalla Marina Militare con la Rappresentanza Permanente d'Italia all'ONU. Il percorso espositivo multimediale e immersivo, sviluppato, prodotto e realizzato da Magister Art, si presenta come un racconto che comunica l'universo eterogeneo della Marina Militare, per coinvolgere ed emozionare un vasto pubblico di persone di diverse culture, nazioni ed età. Quattro sono le aree tematiche in cui è suddivisa la rassegna, che si apre con Ocean Planet, nel quale ci si relaziona all'Oceano come unico grande mare e dove si descrive l'impegno della Marina Militare per la sua conoscenza, protezione, preservazione attraverso la dimensione subacquea, la ricerca scientifica e l'innovazione tecnologica. La sezione è caratterizzata da contenuti video-fotografici e infografiche che illustrano gli elementi identificativi dell'Oceano quali le sue dimensioni, il suo volume d'acqua, la sua profondità, la percentuale protetta. Altri contenuti documenteranno le operazioni e le attività che vedono attivamente coinvolta la Marina Militare nella conoscenza, conservazione, protezione e preservazione dell'Oceano. Nell'area denominata Tempo, si trova un percorso per immagini dedicato al ritmo dei gesti e delle azioni in mare. Fotografie e filmati mostrano attività e operazioni della Marina Militare, dal fischio del nostromo ai clutter dei radar, dal rumore del vento alla scia di un'imbarcazione sul mare, dal tintinnio della campana allo scricchiolare delle cime, suoni che diventano un metronomo che scandisce la vita a bordo di tutte le navi. Il cuore della mostra è dedicato alla Nave scuola Amerigo Vespucci, definita dalla portaerei americana USS Independence, in uno storico incontro, come la "nave più bella del mondo", il cui navigare diventa metafora di un racconto universale: il vascello non è solo ambasciatore dell'Italia nel mondo, ma portatore di valori quali uguaglianza tra i popoli, inclusione, educazione, formazione, solidarietà e accoglienza. Sarà possibile esplorare virtualmente gli spazi della Nave Scuola Amerigo Vespucci grazie a una riproduzione tridimensionale virtuale realizzata dall'Università degli Studi di Firenze, e contemporaneamente ammirare il suo modellino fisico di quasi 5 metri di lunghezza. Negli stessi giorni di apertura della mostra, l'Amerigo Vespucci sarà in navigazione lungo la costa pacifica degli Stati Uniti. L'iniziativa si completa con l'omaggio ai Sailors leading, ovvero al grande equipaggio Marina Militare, alle persone che ne costituiscono l'essenza e ne esaltano l'aspetto umano. Attraverso un mosaico di volti, viene data voce alle diverse professionalità che compongono

La Gazzetta Marittima

Livorno

la Marina Militare, dai professionisti navali agli aviatori, agli ingegneri, dai medici di bordo ai palombari, ai sommergibilisti, agli incursori e ai giovani allievi che hanno appena intrapreso la via del mare.

La zattera, dove posizionarla?

Nella foto: Una zattera nell'alloggio di poppa estrema. **LIVORNO** - Se ne vedono di tutte: e purtroppo non solo di quelle sbagliate perchè gli utenti sono poco esperti, ma anche e specialmente perchè i progettisti e i costruttori considerano la zattera autogonfiabile di salvataggio - ormai obbligatoria (e questo è un assurdo) anche per i gommoni - un accessorio che crea problemi di ingombro. La stagione nautica è in pieno svolgimento e basta andare in qualche porto turistico per vederne, appunto, di tutte. Specialmente sui cabinati a vela. C'è chi tiene semplicemente la zattera in un gavone sottocoperta, perchè non ingombri le manovre. Forse non pensa alle difficoltà di tirarla fuori in condizioni di barca sbandata, semisommersa, ingavonata (in genere la poppa s'inabissa per prima, dato il peso dominante del motore, anche sulle barche a vela. C'è, appunto, chi - con la giustificazione che il progettista così ha suggerito - piazza la zattera a poppa estrema, magari in un bel pavone a filo d'acqua. Può essere utile solo in caso di un sistema di sgancio automatico, che "spari" la zattera fuori dall'alloggiamento. Ma se in caso di naufragio la poppa s'immerge per prima, andare a liberare la zattera già sott'acqua è un'impresa non da naufraghi spaventati e spesso non giovanissimi. Da pensarci.



Auto nuove in Tdt? Chi potrebbe impedirlo?

LIVORNO Più o meno da sempre gli uomini (e le donne, ci mancherebbe), molto spesso con il massimo dell'insuccesso, hanno cercato di opporsi alla natura, alla storia, e alle inflessibili ed immanenti leggi dell'economia e del mercato. I malumori e le tensioni, ad oggi ancora latenti, di cui si parla in questi giorni a proposito dell'ipotesi (o qualcosa di più?) di accogliere sulla darsena Toscana il deposito di automobili nuove anticipano, probabilmente, ciò che l'ineludibile perseguimento del giusto (a meno di prova del contrario) profitto potrebbe rendere concreto di qui a poco, se non pochissimo tempo.

È del tutto evidente che una buona porzione delle aree di cui il Terminal darsena Toscana (Tdt) dispone per il traffico principe dei contenitori, si sta rivelando in esubero e, dato che per qualsivoglia tipologia di impresa, a qualunque livello, niente è più antieconomico che lasciare delle risorse improduttive, l'eventualità che sugli spazi anche solo momentaneamente in eccedenza vengano accolte altre specie di traffici, appare tutt'altro che peregrina, anzi, addirittura logica. Tutto ciò viene a combinarsi con l'esigenza di maggiori superfici da asservire al traffico delle auto nuove, magari offerte a

costi che potrebbero rivelarsi più convenienti, e questo rientra, in tutta normalità, con le naturali dinamiche dell'economia e del mercato, di quelle dinamiche, cioè, opporsi alle quali si è rivelato, fino ad oggi, del tutto velleitario. Il verificarsi di tali fenomeni induce ad una riflessione strettamente conseguente e provoca in molti ambienti addetti ai lavori una domanda semplicissima, niente affatto nuova e sempre meno sussurrata: se il Tdt si trova a disporre in eccedenza di aree vocate al traffico dei contenitori in misura tale da poter accogliere anche un po' di partite di auto nuove, ha davvero senso continuare ad inseguire l'ultraventennale e costosissimo sogno della già ridimensionata darsena Europa? E, sopra tutto, con questi chiari di luna (come dicevano i nostri nonni), ha senso continuare a temporeggiare con poco costruito nel dare corpo e forma all'impegno assunto con plateale entusiasmo (di maniera?) da Luciano Guerrieri e da Eugenio Giani il 23 Febbraio scorso verso il vice ministro Rixi per mettere immediatamente a disposizione degli operatori i piazzali ormai pronti, realizzati a corollario della ventura grande darsena? E bene ricordare che i piazzali della futura mega infrastruttura di cui si è parlato e riparlato sono già effettivamente realtà, non sono un qualcosa di là da venire, sono praticamente pronti e, una volta resi agibili con la necessaria pavimentazione, potranno espandere di ben 70 ettari (700 mila mq!!) la disponibilità di superfici strategiche operative, un vero e proprio toccasana per la competitività e l'operatività del porto livornese conseguibile con uno sforzo relativamente contenuto. Va detto che ci si era illusi di veder bruciare le tappe dopo i proclami di quel 23 Febbraio, ma, ad oggi.. niente. Una situazione condita da silenzi ambigui che, come è naturale, non manca di sbrigliare i mille male penzriere dei soliti maligni,



Messaggero Marittimo

Livorno

alcuni perfidamente maligni, come chi insinua che un'occupazione anticipata dei piazzali potrebbe dispiacere a qualche grande impresa in odore di aggiudicarsi la gara per le opere da realizzare in mare poiché i benefici che ne deriverebbero potrebbe rischiare di rendere chiara la non indispensabilità di realizzare la darsena Europa, ciò che, del resto, molti pensano e nessuno osa dire. Maldicenze? Certamente sì. Oppure, come dicono i livornesi, discorsi a bischero sciolto che, comunque, non mancano di far riflettere, specialmente di fronte alla concretezza degli effetti positivi che un uso immediato dei piazzali della grande darsena già pronti potrebbe produrre in molte direzioni. Il punto è che, anche grazie all'Europa (che proprio tutte non le azzecca) il tempo delle protezioni speciali e delle così dette riserve è definitivamente avviato sul viale del tramonto, come asseverato, sempre a Livorno, dalla vicenda che aveva visto la società Porto di Livorno 2000 soccombente nella sua opposizione al movimento di passeggeri operato dal gruppo Grimaldi alla radice della darsena Toscana, al di fuori, cioè, delle aree che la stessa Porto 2000 deteneva e detiene in concessione proprio per la gestione del traffico dei passeggeri ritenendolo una propria esclusiva.

Shipping Italy

Livorno

Al via uno shuttle ferroviario fra il Tdt di Livorno e l'Interporto della Toscana Centrale

Porti A operarlo con frequenza trisettimanale è Logtainer in sinergia con Mercitalia Rail a cui è affidata la trazione di Redazione SHIPPING ITALY. Un nuovo collegamento intermodale per il trasporto ferroviario merci ha preso il via tra l'Interporto della Toscana Centrale e il Terminal Darsena Toscana di Livorno grazie a Logtainer. E' proprio quest'ultima azienda ad annunciarlo precisando che "la trazione del collegamento è affidata a Mercitalia Rail, società del Polo Logistica del Gruppo FS Italiane, con cui Logtainer è firmataria di un Memorandum of Understanding, volto a sviluppare soluzioni integrate di trasporto intermodale, privilegiando sempre di più la modalità ferroviaria". Una nota spiega che "il treno avrà una cadenza settimanale e, grazie ai suoi 500 metri di lunghezza, consentirà di togliere dalla circolazione stradale l'equivalente di 1.500 camion all'anno, con un evidente beneficio in termini di impatto ambientale, di risparmio energetico e di riduzione del traffico, in particolare sulla strada FI PI LI, nodo viario con enormi problemi di congestione". L'auspicio di Logtainer è quello di arrivare a tre navette settimanali così da strutturare un collegamento più efficiente e fruibile a servizio del distretto della Toscana centrale. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY "Mare, Finanza e Assicurazioni": i panelist del Business Meeting del 14 giugno a [Genova](#).**



Shipping Italy

Livorno

Il rigassificatore di Livorno, dopo la sosta a Genova, è arrivato al rimorchio a Marsiglia

Cantieri Completata con successo e nei tempi previsti la prima fase dei lavori di manutenzione straordinaria di Redazione SHIPPING ITALY Olt Offshore Lng Toscana, la società che gestisce il rigassificatore offshore di Livorno, ha comunicato che la prima fase dei lavori di manutenzione straordinaria del terminale Fsrु Toscana si è conclusa con successo e nei tempi previsti. Il terminale, che dallo scorso aprile si trovava a **Genova** per la prima parte degli interventi previsti, è stato trainato, con l'ausilio di tre rimorchiatori della Fratelli Neri di Livorno, fino al porto di Marsiglia, dove termineranno le attività di manutenzione straordinaria finalizzate alla sostituzione del cuscinetto del sistema di ancoraggio, sistema progettato e realizzato al fine di garantire la rotazione del terminale attorno alla torretta geostazionaria permanentemente ancorata al fondale marino. Fsrु Toscana resterà presso i Chantiers Naval de Marseille, cantiere di San Giorgio del Porto Spa, fino al completamento delle attività di manutenzione straordinaria, previsto entro la metà di settembre, cui faranno seguito le operazioni di riconnessione del terminale nel suo sito al largo di Livorno. È previsto che Fsrु Toscana riprenda le operazioni entro la fine di ottobre 2024. Olt Offshore LNG Toscana, società controllata da Snam e Igneo Infrastructure Partners, detiene la proprietà e la gestione commerciale del terminale galleggiante di rigassificazione Fsrु Toscana, ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. L'impianto è connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36,5 km realizzato e gestito da Snam, di cui: 29,5 km circa in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e i restanti 2 km sulla terraferma. Il Terminale ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata pari a 5 miliardi di Sm annui. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

"Freccia Gialla" Piombino-Elba

VADO LIGURE - L'estate elbana delle Navi Gialle è iniziata sabato 25 maggio, con la prima partenza della mattina, intorno alle 9. La Freccia Gialla è l'HSC Corsica Express Three, operativo sulla linea Piombino/Portoferraio, con una programmazione che prevede fino a cinque partenze al giorno da e per l'isola, in alta stagione. L'HSC Corsica Express Three ha una capienza di 150 auto e una capacità di trasporto di 535 passeggeri, che viaggeranno comodamente seduti nelle poltrone Business Class, disponibili senza il pagamento di alcun supplemento. La Freccia Gialla - sottolinea la compagnia - garantirà velocità, frequenza, comodità e tariffe competitive: a partire da 70 euro, a tratta, per 2 passeggeri e un'auto, oppure a partire da 40 euro, a tratta, per 1 passeggero e una moto. Un nuovo e moderno ufficio ELBA FERRIES è stato aperto in Calata Italia e sarà a disposizione dei clienti, con orario di apertura continuato nei periodi di alta stagione. Qui, i clienti potranno chiedere informazioni, prenotare o modificare i biglietti e verificare gli orari di partenza e arrivo della nave.

La Gazzetta Marittima

"Freccia Gialla" Piombino-Elba



06/05/2024 00:07

VADO LIGURE - L'estate elbana delle Navi Gialle è iniziata sabato 25 maggio, con la prima partenza della mattina, intorno alle 9. La Freccia Gialla è l'HSC Corsica Express Three, operativo sulla linea Piombino/Portoferraio, con una programmazione che prevede fino a cinque partenze al giorno da e per l'isola, in alta stagione. L'HSC Corsica Express Three ha una capienza di 150 auto e una capacità di trasporto di 535 passeggeri, che viaggeranno comodamente seduti nelle poltrone Business Class, disponibili senza il pagamento di alcun supplemento. La Freccia Gialla - sottolinea la compagnia - garantirà velocità, frequenza, comodità e tariffe competitive: a partire da 70 euro, a tratta, per 2 passeggeri e un'auto, oppure a partire da 40 euro, a tratta, per 1 passeggero e una moto. Un nuovo e moderno ufficio ELBA FERRIES è stato aperto in Calata Italia e sarà a disposizione dei clienti, con orario di apertura continuato nei periodi di alta stagione. Qui, i clienti potranno chiedere informazioni, prenotare o modificare i biglietti e verificare gli orari di partenza e arrivo della nave.

Mole, un tour a ostacoli per i ministri mondiali ad Ancona: il fulcro del G7 è una gincana

Circa 300 delegati in arrivo da tutto il mondo dal 9 all'11 ottobre: corsa contro il tempo di Stefano Rispoli Mercoledì 5 Giugno 2024, 02:30 3 Minuti di Lettura ANCONA Faranno lo slalom tra ruspe e transenne i ministri e i circa 300 delegati in arrivo da tutto il mondo per il G7 Salute che verrà ospitato ad Ancona dal 9 all'11 ottobre. La Mole Vanvitelliana, fulcro delle attività diplomatiche, rischia di presentarsi come un cantiere a cielo aperto. E ormai c'è poco da fare per cambiare un destino segnato, condizionato da errori del passato, scarsa capacità di programmazione e sventure varie, tipo il maxi-appalto saltato per il crac di un'impresa di costruzioni incaricata di ristrutturare due ali dell'ex Lazzaretto (lato terra e lato Porta Pia) e poi sparita all'improvviso. Ecco, a che punto sono questi lavori? Fermi. Ormai da tre anni e mezzo. Era il dicembre 2021 quando la ditta aggiudicataria mollò di punto in bianco il cantiere, avanzando un'istanza di concordato al tribunale di Treviso. Ne seguì un'arcigna battaglia legale con il Comune che, dopo aver stracciato il contratto, è stato citato in giudizio. Nel dicembre scorso è stata suggellata la pace: 1,2 milioni al Comune per chiuderla qua (contro i 4,8 milioni richiesti). Il problema è che i lavori si sono interrotti al 39% del progetto e ora è in corso una faticosa ricognizione dello stato dell'arte e della valutazione delle rimanenze. In ogni caso, il ristoro non sarà sufficiente per concludere l'opera senza iniezione di liquidità. Fondi ministeriali «Vedremo se reperire altri fondi ministeriali e o provvedere con un mutuo - riflette l'assessore Stefano Tombolini -. Vogliamo ripartire il prima possibile con un bando per la riassegnazione dei lavori». Ma se ne riparlerà nel 2025. Non è un intervento di poco conto, visto che impegna quasi mezza Mole sue due livelli. Queste sale, nel progetto iniziale, dovevano ospitare spazi espositivi, shop-room e punti ristoro. Il progetto verrà confermato? Il Comune sta cercando di migliorare in extremis la cartolina da mostrare ai ministri del G7 con gli interventi finanziati dalla Regione per rifare la pavimentazione del ponte d'accesso principale e di quello secondario, disseminati di buche e di trappole. «È in corso la fase progettuale - spiega Tombolini - abbiamo firmato anche una convenzione con l'Autorità portuale per ripristinare la pavimentazione nell'area dello scalo limitrofa alla Mole». Il restyling Intanto, si sta portando avanti il progetto di restyling delle sale Tabacchi e Viani da 3,3 milioni, finanziati dal Pnrr. Termine ultimo: marzo 2026. Ma entro il 30 settembre va pagato almeno il 30% dei Sal. Ma intanto è intervenuta una variante (da approvare) dovuta ad alcune modifiche esecutive del recupero del ponte che porta al Lazzaretto, per circostanze impreviste ed imprevedibili, e a seguito di prescrizioni della Soprintendenza. Gli interventi aggiuntivi ammontano a 147.564 euro per un incremento del 9,6% dell'importo contrattuale, che sale a 1.675.571 (più Iva). Nella sala Viani sono previste la sistemazione impiantistica e una



Circa 300 delegati in arrivo da tutto il mondo dal 9 all'11 ottobre: corsa contro il tempo di Stefano Rispoli Mercoledì 5 Giugno 2024, 02:30 3 Minuti di Lettura ANCONA Faranno lo slalom tra ruspe e transenne i ministri e i circa 300 delegati in arrivo da tutto il mondo per il G7 Salute che verrà ospitato ad Ancona dal 9 all'11 ottobre. La Mole Vanvitelliana, fulcro delle attività diplomatiche, rischia di presentarsi come un cantiere a cielo aperto. E ormai c'è poco da fare per cambiare un destino segnato, condizionato da errori del passato, scarsa capacità di programmazione e sventure varie, tipo il maxi-appalto saltato per il crac di un'impresa di costruzioni incaricata di ristrutturare due ali dell'ex Lazzaretto (lato terra e lato Porta Pia) e poi sparita all'improvviso. Ecco, a che punto sono questi lavori? Fermi. Ormai da tre anni e mezzo. Era il dicembre 2021 quando la ditta aggiudicataria mollò di punto in bianco il cantiere, avanzando un'istanza di concordato al tribunale di Treviso. Ne seguì un'arcigna battaglia legale con il Comune che, dopo aver stracciato il contratto, è stato citato in giudizio. Nel dicembre scorso è stata suggellata la pace: 1,2 milioni al Comune per chiuderla qua (contro i 4,8 milioni richiesti). Il problema è che i lavori si sono interrotti al 39% del progetto e ora è in corso una faticosa ricognizione dello stato dell'arte e della valutazione delle rimanenze. In ogni caso, il ristoro non sarà sufficiente per concludere l'opera senza iniezione di liquidità. Fondi ministeriali «Vedremo se reperire altri fondi ministeriali e o provvedere con un mutuo - riflette l'assessore Stefano Tombolini -. Vogliamo ripartire il prima possibile con un bando per la riassegnazione dei lavori». Ma se ne riparlerà nel 2025. Non è un intervento di poco conto, visto che impegna quasi mezza Mole sue due livelli. Queste sale, nel progetto iniziale, dovevano ospitare spazi espositivi, shop-room e punti ristoro. Il progetto verrà confermato? Il Comune sta cercando di migliorare in extremis la cartolina da

pavimentazione galleggiante distaccata dai muri perimetrali, in modo da rendere visibile la pavimentazione originaria. La sala Tabacchi verrà recuperata negli infissi e nei portoni, ma è destinata ad uso magazzino. Il progetto che appare più indietro è l'intervento antisismico previsto per alcune parti della struttura muraria danneggiata dal terremoto del 2016. «L'attività è in fase di progettazione - spiega Tombolini - ed è finanziata per 400mila euro dallo Stato». La Mole sconta il tempo perso del passato, ma ora è bene evitare di ripetere lo stesso errore: prima che si concludano questi restyling a scacchiera, è importante interrogarsi sulla destinazione finale della Mole, con una visione strategica d'insieme, senza tralasciare i costi fissi di una struttura energivora che succhia 560mila euro l'anno solo di elettricità. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Molo Clementino e le altre opere a passo di bradipo: tempi biblici tra le presentazioni dei progetti e l'effettiva realizzazione

ANCONA - Per qualcosa che si sblocca, c'è tanto ancora che resta in paziente attesa. È la triste sorte a cui vanno incontro le grandi opere. In Italia in generale, nella nostra regione in particolare, dove tra la presentazione di un progetto e la sua realizzazione passano decenni. Ne sa qualcosa il porto di Ancona, che per veder garantita un'uscita per i tir - prima a sud, poi a ovest e infine a nord, neanche fosse una canzone degli 883 - che non paralizzasse il traffico cittadino, ha ingaggiato una battaglia che va avanti da 40 anni. Cosa manca Battaglia che solo ora ha iniziato a vedere la luce in fondo al tunnel. Ad ogni minimo step del lunghissimo iter procedurale che imbriglia le grandi opere, la politica esulta come se dal giorno dopo dovessimo vederle realizzate, ma non è mai così. E l'attesa si trasforma in frustrazione. Restiamo in ambito **portuale**, dove ci sono importanti progetti che, se proseguono di questo passo, forse li vedranno i nostri nipoti. Uno dei più rilevanti è quello per il raddoppio del sito della Fincantieri, dal valore di 80 milioni di euro di cui 40 finanziati dal ministero delle Infrastrutture e 40 dalla stessa azienda di cantieristica navale. Era il lontano 2018 quando veniva presentato il progetto; poi, nell'agosto 2020, l'allora ministra alle Infrastrutture De Micheli firmò il decreto per i 40 milioni statali. Ancora alle carte Dai toni trionfalistici con cui venne annunciato, sembrava che si dovesse tradurre nella pratica nel tempo di un amen. Non fu così. Avanti veloce: arriviamo al 14 novembre 2023, quando il direttore generale di Fincantieri Pierroberto Folgiero e il presidente dell'**Autorità portuale** Vincenzo Garofalo firmano l'accordo. Tradotto: 4 anni dopo, siamo ancora alle carte. Ben più tortuoso il percorso per la realizzazione del terminal crociere al Molo Clementino che, oltre al mostro a tre teste della burocrazia, si trova contro anche l'avversione della giunta dorica alla sua realizzazione. Parliamo di un'opera da 22 milioni di euro su cui la Msc avrebbe voluto erigere a proprie spese - dopo aver partecipato al bando e in caso di assegnazione - il suo home port in un'area di 7.400 mq per un movimento stimato in 350-400 mila croceristi a stagione. Il progetto di fattibilità tecnico-economica era stato presentato nel 2018: l'Authority ha inserito l'opera nel bilancio di previsione 2025 e attualmente è in corso la procedura di Via-Vas al ministero dell'Ambiente. Anche qui, dunque, siamo a carissimo amico. Soprattutto se si considera quanto accaduto ad un'altra opera che coinvolge il porto dorico, insieme a Rfi, Regione e Comune di Ancona: il lungomare Nord. Terzo tassello dell'uscita nord dallo scalo - il resto del trittico è composto dall'ultimo miglio e al raddoppio della SS16, che invece procedono più spediti - è impantanato proprio sulla Valutazione di impatto ambientale da ormai 5 anni. L'impasse Si tratta di un'opera da 52,8 milioni di euro per la rettifica dei binari dell'Adriatica e la scogliera da realizzare a protezione della ferrovia. L'accordo di programma tra Rfi, Authority,



ANCONA - Per qualcosa che si sblocca, c'è tanto ancora che resta in paziente attesa. È la triste sorte a cui vanno incontro le grandi opere. In Italia in generale, nella nostra regione in particolare, dove tra la presentazione di un progetto e la sua realizzazione passano decenni. Ne sa qualcosa il porto di Ancona, che per veder garantita un'uscita per i tir - prima a sud, poi a ovest e infine a nord, neanche fosse una canzone degli 883 - che non paralizzasse il traffico cittadino, ha ingaggiato una battaglia che va avanti da 40 anni. Cosa manca Battaglia che solo ora ha iniziato a vedere la luce in fondo al tunnel. Ad ogni minimo step del lunghissimo iter procedurale che imbriglia le grandi opere, la politica esulta come se dal giorno dopo dovessimo vederle realizzate, ma non è mai così. E l'attesa si trasforma in frustrazione. Restiamo in ambito portuale, dove ci sono importanti progetti che, se proseguono di questo passo, forse li vedranno i nostri nipoti. Uno dei più rilevanti è quello per il raddoppio del sito della Fincantieri, dal valore di 80 milioni di euro di cui 40 finanziati dal ministero delle Infrastrutture e 40 dalla stessa azienda di cantieristica navale. Era il lontano 2018 quando veniva presentato il progetto; poi, nell'agosto 2020, l'allora ministra alle Infrastrutture De Micheli firmò il decreto per i 40 milioni statali. Ancora alle carte Dai toni trionfalistici con cui venne annunciato, sembrava che si dovesse tradurre nella pratica nel tempo di un amen. Non fu così. Avanti veloce: arriviamo al 14 novembre 2023, quando il direttore generale di Fincantieri Pierroberto Folgiero e il presidente dell'Authority portuale Vincenzo Garofalo firmano l'accordo. Tradotto: 4 anni dopo, siamo ancora alle carte. Ben più tortuoso il percorso per la realizzazione del terminal crociere al Molo Clementino che, oltre al mostro a tre teste della burocrazia, si trova contro anche l'avversione della giunta dorica alla sua realizzazione. Parliamo di un'opera da 22 milioni di euro su cui la Msc avrebbe voluto erigere a proprie spese - dopo aver partecipato al

Regione e Comune era stato firmato nel 2017: il 6 maggio 2019 Rfi inoltrò l'istanza per la Via al ministero dell'Ambiente. Siamo in attesa da allora. Dulcis in fundo, la penisola tra le banchine 27 e 28 per allontanare dalla città gli attracchi. Tutti la considerano fondamentale, ma non siamo neanche al progetto di fattibilità. Se il cronoprogramma ricalcherà i tempi dei progetti fin qui elencati, altro che nipoti. Un successone, con l'aria che tira. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

A Civitavecchia al via lo studio sull'impatto economico

Clia, Associazione internazionale delle compagnie, ha commissionato ad Oxford Economics una indagine che sarà svolta in partnership con il Rome Cruise Terminal e l'ITE Guido Baccelli Redazione web CIVITAVECCHIA - Nel primo porto crocieristico d'Italia è partito uno studio sull'impatto economico delle crociere. CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95% delle compagnie mondiali, ha infatti commissionato alla Oxford Economics un'analisi su come le attività e i flussi del turismo crocieristico impattano sull'economia e sul territorio di Civitavecchia. Sul campo l'indagine sarà supervisionata dalla Roma Cruise Terminal e svolta operativamente dagli studenti dell'Istituto Tecnico Economico "Guido Baccelli". I ragazzi, guidati dalla dottoressa Cristina Carapellese e dal professor Mauro Adamo, fino al prossimo ottobre sottoporranno un cospicuo numero di questionari per avere risposte concrete e di prima mano. "Le compagnie lavorano da sempre a stretto contatto molte con le destinazioni dove le navi fanno scalo con l'obiettivo di assicurare flussi di turismo pianificati e sostenibili e, soprattutto, valorizzare i benefici economici dell'attività crocieristica per le comunità costiere. Perciò lo studio sull'impatto economico delle crociere, con informazioni di prima mano da parte di passeggeri, equipaggio, ma anche da esercizi commerciali e operatori turistici nelle città portuali, è per noi assolutamente importante per capire come le nostre attività influiscono sull'economia locale" dice Marie-Caroline Laurent, Direttrice Generale CLIA Europe. "Il turismo crocieristico sta evolvendo con itinerari alternativi e una offerta diversificata, per cui è utile anche conoscere in dettaglio come i diversi territori accolgono e interpretano il fenomeno". Secondo John Portelli, il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal: "la nostra azienda è molto lieta che CLIA abbia selezionato Civitavecchia per questa indagine. Negli anni, grazie alla collaborazione con l'Istituto ITE Guido Baccelli, siamo riusciti a realizzare studi sull'impatto positivo che la presenza di crocieristi ed equipaggi sta avendo nella nostra città. I risultati dell'indagine 2024 confermano i risultati dei tre studi precedenti, di cui uno commissionato dall'**Autorità Portuale**. Roma Cruise Terminal è orgogliosa del fatto che il crescente numero di crocieristi e in particolare di passeggeri ed equipaggi in turnaround, stia sostenendo lo sviluppo di una nuova economia basata sul settore crocieristico". Civitavecchia, dunque, è ancora una volta al centro dell'attenzione grazie al movimento crocieristico. Nel 2023, la Roma Cruise Terminal ha raggiunto un totale storico di 3.300.000 di passeggeri con importanti ricadute economiche su Civitavecchia, il Lazio e le regioni limitrofe. Secondo il Professore Mauro Adamo (ITE Guido Baccelli), "il sondaggio è un'esperienza entusiasmante ed unica per gli studenti del "Baccelli" che hanno modo così di migliorare l'inglese imparato sui banchi di scuola avvicinando le migliaia di crocieristi che quotidianamente sbarcano al Terminal Vespucci per



CivOnline
A Civitavecchia al via lo studio sull'impatto economico
06/04/2024 19:31

Clia, Associazione internazionale delle compagnie, ha commissionato ad Oxford Economics una indagine che sarà svolta in partnership con il Rome Cruise Terminal e l'ITE Guido Baccelli Redazione web CIVITAVECCHIA - Nel primo porto crocieristico d'Italia è partito uno studio sull'impatto economico delle crociere. CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95% delle compagnie mondiali, ha infatti commissionato alla Oxford Economics un'analisi su come le attività e i flussi del turismo crocieristico impattano sull'economia e sul territorio di Civitavecchia. Sul campo l'indagine sarà supervisionata dalla Roma Cruise Terminal e svolta operativamente dagli studenti dell'Istituto Tecnico Economico "Guido Baccelli". I ragazzi, guidati dalla dottoressa Cristina Carapellese e dal professor Mauro Adamo, fino al prossimo ottobre sottoporranno un cospicuo numero di questionari per avere risposte concrete e di prima mano. "Le compagnie lavorano da sempre a stretto contatto molte con le destinazioni dove le navi fanno scalo con l'obiettivo di assicurare flussi di turismo pianificati e sostenibili e, soprattutto, valorizzare i benefici economici dell'attività crocieristica per le comunità costiere. Perciò lo studio sull'impatto economico delle crociere, con informazioni di prima mano da parte di passeggeri, equipaggio, ma anche da esercizi commerciali e operatori turistici nelle città portuali, è per noi assolutamente importante per capire come le nostre attività influiscono sull'economia locale" dice Marie-Caroline Laurent, Direttrice Generale CLIA Europe. "Il turismo crocieristico sta evolvendo con itinerari alternativi e una offerta diversificata, per cui è utile anche conoscere in dettaglio come i diversi territori accolgono e interpretano il fenomeno". Secondo John Portelli, il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal: "la nostra azienda è molto lieta che CLIA abbia selezionato Civitavecchia per questa indagine. Negli anni, grazie alla collaborazione con l'Istituto ITE Guido Baccelli, siamo riusciti a realizzare studi sull'impatto positivo che la presenza di crocieristi ed equipaggi sta avendo nella

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

somministrare il questionario. Gli studenti hanno inoltre l'opportunità straordinaria di collaborare con due prestigiosi organismi di rilevanza internazionale come Oxford Economics, tra le più importanti società di consulenza economico-aziendale al mondo, e CLIA".

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, sconti d'uso

Pino Musolino CIVITAVECCHIA - Il comitato di gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale, presieduta da Pino Musolino, ha deciso un taglio delle aliquote dei diritti d'uso delle infrastrutture, per rendere gli scalo già ancora competitivo in relazione all'emergenza traffici dovuta alla crisi internazionale. Nella seduta, oltre al presidente dell'AdSP erano presenti il segretario generale dell'ente Paolo Risso, il direttore marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di **Porto** di Civitavecchia Michele Castaldo, il comandante della Capitaneria di **Porto** di **Fiumicino** Giuseppe Strano, il comandante della Capitaneria di **Porto** di **Gaeta** Biagio Mauro Sciarra, il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Il comitato ha anche approvato all'unanimità la prima nota di variazione al bilancio 2024 che aveva già ottenuto il parere favorevole del Collegio dei Revisori dei conti. Il Comitato inoltre - sottolinea la segreteria dell'AdSP - "ha approvato ad unanimità le modifiche ed integrazioni dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale o diritti di **porto**, che ha previsto una riduzione delle aliquote, misura che potrebbe aumentare potenzialmente la competitività del **porto** in un momento di flessione dei traffici nei porti di tutto il mondo". Approvate infine le autorizzazioni art. 16 del **porto** di Civitavecchia e **Gaeta**, e sempre ad unanimità ha approvato le concessioni e subingressi nei porti di Civitavecchia, **Fiumicino** e **Gaeta**.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

A Civitavecchia al via lo studio sull'impatto economico

CIVITAVECCHIA - Nel primo porto crocieristico d'Italia è partito uno studio sull'impatto economico delle crociere. CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95% delle compagnie mondiali, ha infatti commissionato alla Oxford Economics un'analisi su come le attività e i flussi del turismo crocieristico impattano sull'economia e sul territorio di Civitavecchia. Sul campo l'indagine sarà supervisionata dalla Roma Cruise Terminal e svolta operativamente dagli studenti dell'Istituto Tecnico Economico "Guido Baccelli".

I ragazzi, guidati dalla dottoressa Cristina Carapellese e dal professor Mauro Adamo, fino al prossimo ottobre sottoporranno un cospicuo numero di questionari per avere risposte concrete e di prima mano. "Le compagnie lavorano da sempre a stretto contatto molte con le destinazioni dove le navi fanno scalo con l'obiettivo di assicurare flussi di turismo pianificati e sostenibili e, soprattutto, valorizzare i benefici economici dell'attività crocieristica per le comunità costiere. Perciò lo studio sull'impatto economico delle crociere, con informazioni di prima mano da parte di passeggeri, equipaggio, ma anche da esercizi commerciali e operatori turistici nelle città portuali, è per noi assolutamente importante per capire come le nostre attività influiscono sull'economia locale" dice Marie-Caroline Laurent, Direttrice Generale CLIA Europe. "Il turismo crocieristico sta evolvendo con itinerari alternativi e una offerta diversificata, per cui è utile anche conoscere in dettaglio come i diversi territori accolgono e interpretano il fenomeno". Secondo John Portelli, il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal: "la nostra azienda è molto lieta che CLIA abbia selezionato Civitavecchia per questa indagine. Negli anni, grazie alla collaborazione con l'Istituto ITE Guido Baccelli, siamo riusciti a realizzare studi sull'impatto positivo che la presenza di crocieristi ed equipaggi sta avendo nella nostra città. I risultati dell'indagine 2024 confermano i risultati dei tre studi precedenti, di cui uno commissionato dall'Autorità Portuale. Roma Cruise Terminal è orgogliosa del fatto che il crescente numero di crocieristi e in particolare di passeggeri ed equipaggi in turnaround, stia sostenendo lo sviluppo di una nuova economia basata sul settore crocieristico". Civitavecchia, dunque, è ancora una volta al centro dell'attenzione grazie al movimento crocieristico. Nel 2023, la Roma Cruise Terminal ha raggiunto un totale storico di 3.300.000 di passeggeri con importanti ricadute economiche su Civitavecchia, il Lazio e le regioni limitrofe. Secondo il Professore Mauro Adamo (ITE Guido Baccelli), "il sondaggio è un'esperienza entusiasmante ed unica per gli studenti del "Baccelli" che hanno modo così di migliorare l'inglese imparato sui banchi di scuola avvicinando le migliaia di crocieristi che quotidianamente sbarcano al Terminal Vespucci per somministrare il questionario. Gli studenti hanno inoltre l'opportunità straordinaria di collaborare con due prestigiosi organismi di rilevanza internazionale come Oxford Economics, tra le più importanti



CIVITAVECCHIA - Nel primo porto crocieristico d'Italia è partito uno studio sull'impatto economico delle crociere. CLIA, associazione internazionale che raggruppa il 95% delle compagnie mondiali, ha infatti commissionato alla Oxford Economics un'analisi su come le attività e i flussi del turismo crocieristico impattano sull'economia e sul territorio di Civitavecchia. Sul campo l'indagine sarà supervisionata dalla Roma Cruise Terminal e svolta operativamente dagli studenti dell'Istituto Tecnico Economico "Guido Baccelli". I ragazzi, guidati dalla dottoressa Cristina Carapellese e dal professor Mauro Adamo, fino al prossimo ottobre sottoporranno un cospicuo numero di questionari per avere risposte concrete e di prima mano. "Le compagnie lavorano da sempre a stretto contatto molte con le destinazioni dove le navi fanno scalo con l'obiettivo di assicurare flussi di turismo pianificati e sostenibili e, soprattutto, valorizzare i benefici economici dell'attività crocieristica per le comunità costiere. Perciò lo studio sull'impatto economico delle crociere, con informazioni di prima mano da parte di passeggeri, equipaggio, ma anche da esercizi commerciali e operatori turistici nelle città portuali, è per noi assolutamente importante per capire come le nostre attività influiscono sull'economia locale" dice Marie-Caroline Laurent, Direttrice Generale CLIA Europe. "Il turismo crocieristico sta evolvendo con itinerari alternativi e una offerta diversificata, per cui è utile anche conoscere in dettaglio come i diversi territori accolgono e interpretano il fenomeno". Secondo John Portelli, il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal: "la nostra azienda è molto lieta che CLIA abbia selezionato Civitavecchia per questa indagine. Negli anni, grazie alla collaborazione con l'Istituto ITE Guido Baccelli, siamo riusciti a realizzare studi sull'impatto positivo che la presenza di crocieristi ed equipaggi sta avendo nella nostra città. I risultati dell'indagine 2024 confermano i risultati dei tre studi precedenti, di cui uno commissionato dall'Autorità Portuale. Roma Cruise Terminal è orgogliosa del fatto

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

società di consulenza economico-aziendale al mondo, e CLIA". Commenti.

Il Nautilus

Napoli

PORTI CAMPANI: NEL PRIMO TRIMESTRE 2024 CRESCONO DRY BULK E PASSEGGERI

Napoli - Crescono le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di **Napoli** e Salerno nei primi tre mesi del 2024, mentre il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. A **Napoli** in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha pubblicato il primo report trimestrale dell'anno che vede un traffico complessivo di 7,5 milioni di tonnellate di merci, in sostanza la stessa quantità di traffico movimentato nei primi tre mesi del 2023. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide (dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide (liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, lo 0,7 per cento in più rispetto all'anno precedente. Il traffico container, sempre in tutti e due i porti campani, si attesta sui 248,324 TEU. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Entrando nello specifico, **Napoli** ha movimentato 158,607 TEU (-2,8%), Salerno 89,717 TEU (+5,1%). Il traffico ro-ro per il **porto** di **Napoli** si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il **porto** di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai 110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1 per cento in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%). Per maggiori dettagli, si rimanda al report statistico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.



Napoli - Crescono le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di Napoli e Salerno nei primi tre mesi del 2024, mentre il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. A Napoli in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha pubblicato il primo report trimestrale dell'anno che vede un traffico complessivo di 7,5 milioni di tonnellate di merci, in sostanza la stessa quantità di traffico movimentato nei primi tre mesi del 2023. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide (dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide (liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, lo 0,7 per cento in più rispetto all'anno precedente. Il traffico container, sempre in tutti e due i porti campani, si attesta sui 248,324 TEU. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Entrando nello specifico, Napoli ha movimentato 158,607 TEU (-2,8%), Salerno 89,717 TEU (+5,1%). Il traffico ro-ro per il porto di Napoli si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il porto di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai 110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1 per cento in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%). Per maggiori dettagli, si rimanda al

Nei porti campani passeggeri e crocieristi in crescita: ecco il report dell'Autorità nel primo trimestre

Crescono le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di Napoli e Salerno nei primi tre mesi del 2024, mentre il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. A Napoli in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha pubblicato il primo report trimestrale dell'anno che vede un traffico complessivo di 7,5 milioni di tonnellate di merci, in sostanza la stessa quantità di traffico movimentato nei primi tre mesi del 2023. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, lo 0,7 per cento in più rispetto all'anno precedente. Il traffico container , sempre in tutti e due i porti campani, si attesta sui 248,324 Teu. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Entrando nello specifico, Napoli ha movimentato 158,607 Teu (-2,8%), Salerno 89,717 Teu (+5,1%). Il

traffico ro-ro per il porto di Napoli si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il porto di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai 110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1 per cento in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%).



Napoli e Salerno: traffici stabili

NAPOLI Con 7,5 milioni di tonnellate di merci nei primi tre mesi del 2024, i porti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale confermano i dati dello scorso anno. Il report indica che a crescere sono state le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di Napoli e Salerno, il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. Aumentano i ro-ro a Napoli, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide (dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide (liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, +0,7% rispetto al medesimo periodo di un anno fa. Il traffico container, sempre in tutti e due i porti campani, si attesta sui 248,324 TEU. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Per Napoli si parla di 158,607 TEU (-2,8%), 89,717 TEU (+5,1%) per Salerno. Il traffico ro-ro per il porto di Napoli si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il porto di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai 110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1% in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%).



Sea Reporter

Napoli

Porti Campania, traffico stabile nei primi tre mesi dell'anno

Giu 4, 2024 - Crescono le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di **Napoli** e Salerno nei primi tre mesi del 2024, mentre il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. A **Napoli** in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità. L'AdSP del Mar Tirreno Centrale il primo report trimestrale dell'anno che vede un traffico complessivo di 7,5 milioni di tonnellate di merci, in sostanza la stessa quantità di traffico movimentato nei primi tre mesi del 2023. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, lo 0,7 per cento in più rispetto all'anno precedente. Il traffico container , sempre in tutti e due i porti campani, si attesta sui 248,324 TEU. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Entrando nello specifico, **Napoli** ha movimentato 158,607 TEU (-2,8%), Salerno 89,717 TEU (+5,1%). Il traffico ro-ro per il **porto** di **Napoli** si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il **porto** di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai 110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1 per cento in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%).



Giu 4, 2024 - Crescono le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di Napoli e Salerno nei primi tre mesi del 2024, mentre il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. A Napoli in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità. L'AdSP del Mar Tirreno Centrale il primo report trimestrale dell'anno che vede un traffico complessivo di 7,5 milioni di tonnellate di merci, in sostanza la stessa quantità di traffico movimentato nei primi tre mesi del 2023. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, lo 0,7 per cento in più rispetto all'anno precedente. Il traffico container , sempre in tutti e due i porti campani, si attesta sui 248,324 TEU. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Entrando nello specifico, Napoli ha movimentato 158,607 TEU (-2,8%), Salerno 89,717 TEU (+5,1%). Il traffico ro-ro per il porto di Napoli si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il porto di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai 110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1 per cento in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%).

(Sito) Ansa

Bari

'Stop concorrenza sleale', presidio Coldiretti al porto di Bari

Gli agricoltori di Coldiretti Puglia stanno presidiando ad oltranza il **porto di Bari**, dopo i controlli delle forze dell'ordine sulla nave Alma, battente bandiera maltese, definita 'fantasma' perché se ne erano perse le tracce dopo che aveva lasciato la Tunisia, da cui pare sia stata respinta, poi aveva toccato le coste greche per arrivare infine nello scalo pugliese il 28 maggio. La nave, secondo l'associazione, sarebbe carica di grano di origine turca. "Occorre fermare - sottolinea una nota della Coldiretti - le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno. Una concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole". Per l'associazione di agricoltori "l'ennesima asta turca riguarda l'esportazione di oltre 75mila tonnellate di grano che salperanno attorno alla metà di giugno, con il capibollo registrato negli ultimi mesi delle quotazioni del grano, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia, con un fenomeno che ormai sembra inarrestabile del boom delle importazioni di grano dai paesi extracomunitari dell'800% dalla Turchia, di oltre il 1000% dalla Russia, del 170% dal Kazakistan nel 2023 rispetto all'anno precedente". Solo nei primi due mesi del 2024, sostiene infine Coldiretti, "dalla Turchia sono stati importati quasi 35 milioni di chili di frumento duro, quasi lo stesso quantità registrato in tutto il 2022. Ma crescono del 47% anche le importazioni di grano duro dal Canada, trattato con glifosato secondo modalità vietate a livello nazionale".



Presidio oltranza agricoltori a porto Bari dopo caso grano turco

A bordo nave 26mila tonnellate di grano, in corso controlli Roma, 4 giu. (askanews) - Presidio a oltranza degli agricoltori di Coldiretti al porto di Bari, dopo i controlli delle forze dell'ordine sulla nave Alma, battente bandiera maltese e contenente un carico di 26mila tonnellate di grano di origine turca, che secondo le informazioni circolate sin dalla settimana scorsa era stata respinta dalla Tunisia. Lo rende not Coldiretti Puglia, dopo che con l'azione del Governo sono stati effettuati i controlli sulla nave. "Occorre fermare le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno", spiega l'associazione degli agricoltori.



Nascosti a bordo di tir o con documenti falsi per entrare in Italia: controlli al porto e in aeroporto a Bari, scoperti dieci migranti

Dall'inizio del 2024 sono state dieci le persone individuate dalla Finanza nell'ambito delle attività di contrasto all'immigrazione irregolare. Nell'ambito delle attività di contrasto all'immigrazione irregolare in Italia, i finanzieri del II Gruppo Bari hanno messo in atto una serie di controlli nel **porto** e dell'aeroporto di Bari che hanno permesso di individuare e bloccare, dall'inizio del 2024 a oggi, dieci soggetti di diverse nazionalità (iraniana, afghana, siriana, turca ed eritrea). In ambito portuale, i controlli eseguiti dai militari sulle motonavi in arrivo dalla Grecia hanno condotto, in distinte occasioni, all'individuazione di quattro clandestini, di cui due minorenni, nascosti tra la merce trasportata da un automezzo. Nel corso di un ulteriore intervento, è stato ispezionato un autoarticolato all'interno del quale gli operanti hanno rinvenuto, nascosto tra i semi asse, un extracomunitario di origine iraniana. Presso lo scalo aeroportuale, nell'ambito di tre distinti interventi, sono stati invece scoperti cinque clandestini provenienti da Atene, quattro dei quali tratti in arresto poiché in possesso di passaporto falso. Il quinto soggetto, di nazionalità eritrea, è stato segnalato alle competenti Autorità per essere stato trovato in possesso di un documento appartenente ad un'altra persona a cui aveva tentato, inutilmente, di assomigliare indossando una finta barba.



Dall'inizio del 2024 sono state dieci le persone individuate dalla Finanza nell'ambito delle attività di contrasto all'immigrazione irregolare. Nell'ambito delle attività di contrasto all'immigrazione irregolare in Italia, i finanzieri del II Gruppo Bari hanno messo in atto una serie di controlli nel porto e dell'aeroporto di Bari che hanno permesso di individuare e bloccare, dall'inizio del 2024 a oggi, dieci soggetti di diverse nazionalità (iraniana, afghana, siriana, turca ed eritrea). In ambito portuale, i controlli eseguiti dai militari sulle motonavi in arrivo dalla Grecia hanno condotto, in distinte occasioni, all'individuazione di quattro clandestini, di cui due minorenni, nascosti tra la merce trasportata da un automezzo. Nel corso di un ulteriore intervento, è stato ispezionato un autoarticolato all'interno del quale gli operanti hanno rinvenuto, nascosto tra i semi asse, un extracomunitario di origine iraniana. Presso lo scalo aeroportuale, nell'ambito di tre distinti interventi, sono stati invece scoperti cinque clandestini provenienti da Atene, quattro dei quali tratti in arresto poiché in possesso di passaporto falso. Il quinto soggetto, di nazionalità eritrea, è stato segnalato alle competenti Autorità per essere stato trovato in possesso di un documento appartenente ad un'altra persona a cui aveva tentato, inutilmente, di assomigliare indossando una finta barba.

Bari Today

Bari

Un nuovo collegamento marittimo tra Puglia e Croazia: dal porto di Bari salpa la Dalmacija

Questa sera il debutto della nuova linea per il trasporto passeggeri e carichi rotabili, che sarà attiva fino a ottobre tra il capoluogo pugliese e Dubrovnik. Ascolta questo articolo ora... Partirà per la prima volta questa sera, dalla banchina 12 del porto di Bari, la nave Dalmacija, della Compagnia di Navigazione Jadrolinija, che fino al prossimo 26 ottobre collegherà il capoluogo pugliese con Dubrovnik. A darne notizia è l'**Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale**. La nuova linea regolare per il trasporto di passeggeri e carichi rotabili tra il Sud Italia e la Croazia prevede dieci viaggi settimanali, con un tempo di transito di sei ore e mezza per attraversare il Mar Adriatico. La Dalmacija, acquistata dalla Fjord Line per 18 milioni di euro, è la nave più grande mai operata dalla compagnia Jadrolinija. La "Dalmacija" sarà in grado di offrire ai passeggeri, su 8 ponti, i servizi di due ristoranti, tre bar, un barbecue, un'area giochi per i più piccoli e ponti aperti. Con una lunghezza di 134,4 metri, una larghezza di 24 metri e un pescaggio di 5,7 metri, la nave è equipaggiata con due motori 8ZA40S Sulzer diesel da 25.662 CV (18.875 kW), due eliche, due eliche di manovra e due pinne stabilizzatrici, raggiungendo una velocità massima di 19 nodi. Costruita nel 1993 presso il cantiere navale Bruce Shipyard di Landskrona e rinnovata nel 2014 nei cantieri Lindø a Rauma, in Finlandia, la Dalmacija può ora trasportare 1.800 passeggeri e 370 automobili. "Il nuovo collegamento marittimo tra la Puglia e la Croazia rappresenta - sottolinea il presidente dell'**Autorità portuale** Ugo Patroni Griffi - un ponte vitale che unisce culture, economie e comunità e rafforzando i legami storici e aprendo nuove opportunità di crescita e scambio tra le due regioni".



Cold Ironing anche a Termoli

Nella foto: Il molo traghetti con le tre gru a bandiera. BARI - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Ugo Patroni Griffi, ha sottoscritto il contratto di appalto con Francesco Giofrè, legale rappresentante di Eurowork srl che ha indicato per la progettazione il RTP (Raggruppamento Temporaneo di Professionisti) composto dalle società EN.Co & Partners srl (capogruppo mandataria), ing. Tommaso di Bari, ing. Giuseppe Capolupo, archeologa Lorella Lamanna, ing. Rossella Piccininni, ing. Nicola Pellecchia (mandanti) per la progettazione definitiva/esecutiva ed esecuzione dei lavori per l'"Elettrificazione Banchine Molo Traghetti, Pesca e Forze Armate del porto di Termoli", sulla base del progetto di fattibilità tecnico economica posto a base di gara. All'avviso di manifestazione di interesse avevano risposto 13 operatori economici, abilitati per l'esecuzione. Il seggio di gara, istituito dall'Ufficio Gare e Contratti dell'Adspmam, dopo la verifica di tutti i requisiti richiesti, aveva invitato 11 operatori economici a presentare offerta.

Nella foto: Le colonnine di progetto al molo pescatori. Il gruppo vincitore ha offerto un ribasso del 2,90 % sull'importo a base di gara, per un totale complessivo di contratto di circa 4 milioni cinquecento mila euro. Dei quali 4 milioni 250 mila euro per i lavori, circa 88 mila euro per la progettazione definitiva e quasi 48 mila euro quale importo per i costi della sicurezza non soggetti a ribasso. Dopo la firma del contratto, avvenuta nei giorni scorsi, l'operatore economico presenterà al Dipartimento Tecnico dell'Ente il progetto esecutivo, dopodiché partiranno i lavori. Il cold ironing, noto anche come "shore power"-ricorda l'AdSP - consiste nell'approvvigionamento di energia elettrica alle navi mentre sono ormeggiate nei porti, consentendo loro di spegnere i motori diesel e di ridurre, pertanto, le emissioni di gas nocivi, come ad esempio gli ossidi di azoto (NOx) e il diossido di zolfo (SO2). "Dopo Bari e Brindisi, siamo riusciti a portare il cold ironing anche a Termoli - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi - un ulteriore e significativo passo in avanti nel percorso che abbiamo intrapreso verso la sostenibilità ambientale e la modernizzazione delle infrastrutture portuali. In un futuro prossimo, flotte pescherecce e traghetti potranno alimentare i loro navigli direttamente in banchina. Si andrà alle Tremiti ad impatto ambientale zero. Si tratta - conclude il presidente - di una svolta rivoluzionaria verso un futuro portuale più pulito, più silenzioso e più sostenibile".



Nella foto: Il molo traghetti con le tre gru a bandiera. BARI - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Ugo Patroni Griffi, ha sottoscritto il contratto di appalto con Francesco Giofrè, legale rappresentante di Eurowork srl che ha indicato per la progettazione il RTP (Raggruppamento Temporaneo di Professionisti) composto dalle società EN.Co & Partners srl (capogruppo mandataria), ing. Tommaso di Bari, ing. Giuseppe Capolupo, archeologa Lorella Lamanna, ing. Rossella Piccininni, ing. Nicola Pellecchia (mandanti) per la progettazione definitiva/esecutiva ed esecuzione dei lavori per l'"Elettrificazione Banchine Molo Traghetti, Pesca e Forze Armate del porto di Termoli", sulla base del progetto di fattibilità tecnico economica posto a base di gara. All'avviso di manifestazione di interesse avevano risposto 13 operatori economici, abilitati per l'esecuzione. Il seggio di gara, istituito dall'Ufficio Gare e Contratti dell'Adspmam, dopo la verifica di tutti i requisiti richiesti, aveva invitato 11 operatori economici a presentare offerta. Nella foto: Le colonnine di progetto al molo pescatori. Il gruppo vincitore ha offerto un ribasso del 2,90 % sull'importo a base di gara, per un totale complessivo di contratto di circa 4 milioni cinquecento mila euro. Dei quali 4 milioni 250 mila euro per i lavori, circa 88 mila euro per la progettazione definitiva e quasi 48 mila euro quale importo per i costi della sicurezza non soggetti a ribasso. Dopo la firma del contratto, avvenuta nei giorni scorsi, l'operatore economico presenterà al Dipartimento Tecnico dell'Ente il progetto esecutivo, dopodiché partiranno i lavori. Il cold ironing, noto anche come "shore power"-ricorda l'AdSP - consiste nell'approvvigionamento di energia elettrica alle navi mentre sono ormeggiate nei porti, consentendo loro di spegnere i motori diesel e di ridurre, pertanto, le emissioni di gas nocivi, come ad esempio gli ossidi di azoto (NOx) e il diossido di zolfo (SO2). "Dopo Bari e Brindisi, siamo riusciti a portare il cold ironing anche a Termoli - commenta il presidente di

Puglia Live

Bari

NAVE FANTASMA: COLDIRETTI PUGLIA, PRESIDIO AD OLTRANZA AGRICOLTORI AL PORTO DI BARI; DOPO CONTROLLI SU CARICO GRANO TURCO

Gli agricoltori di Coldiretti stanno presidiando ad oltranza il porto di Bari, dopo i controlli delle forze dell'ordine sulla nave 'fantasma' carica di grano turco, a seguito del blitz all'arrembaggio in mare aperto in rade della nave. A darne notizia è Coldiretti Puglia dopo che con l'azione del Governo sono stati effettuati i controlli sulla nave Alma, battente bandiera maltese, con un carico di 26mila tonnellate di grano di origine turca, che secondo le informazioni circolate sin dalla settimana scorsa era stata respinta dalla Tunisia,. Occorre fermare le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno. Una concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole. La ennesima asta turca riguarda l'esportazione di oltre 75mila tonnellate di grano che salperanno attorno alla metà di giugno, con il capitolombolo registrato negli ultimi mesi delle quotazioni del grano, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia, con un fenomeno che ormai sembra inarrestabili del boom delle importazioni di grano dai Paesi Extracomunitari dell'800% dalla Turchia, di oltre il 1000% dalla Russia, del 170% dal Kazakistan, nel 2023 rispetto all'anno precedente, mentre solo nei primi 2 mesi del 2024 dalla Turchia sono stati importati quasi 35 milioni di chili di frumento duro, quasi lo stesso quantità registrato in tutto il 2022. Ma crescono del 47% anche le importazioni di grano duro dal Canada, aggiunge Coldiretti Puglia, trattato con glifosato, secondo modalità vietate a livello nazionale, che rappresenta un grave pericolo per la salute dei cittadini, a partire dalle mamme in allattamento, mettendo a rischio l'alimentazione dei loro bambini.



Puglia Live

Bari

Bari - SALUTE: COLDIRETTI PUGLIA, PRESIDIO AL PORTO DI BARI PER TUTELA CONSUMATORI; UN ALLARME ALIMENTARE AL GIORNO

Dopo i controlli sul carico di grano turco della nave Alma che, secondo informazioni circolate, era già stata respinta dalla Tunisia Nell'ultimo anno è scoppiato in Italia oltre un allarme alimentare al giorno con ben 422 allerte che hanno riguardato prodotti stranieri per la presenza di residui di pesticidi vietati in Italia, micotossine, metalli pesanti, inquinanti microbiologici, diossine o additivi e coloranti, in aumento del 42% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e in quasi 6 casi su 10 si tratta di prodotti provenienti da paesi Extra Ue. E' quanto afferma Coldiretti Puglia su dati Rasff, diffusa in occasione della mobilitazione degli agricoltori che stanno presidiando il porto di Bari contro l'invasione di grano straniero, utilizzato per fare pasta e pane made in Italy. Con lo slogan 'Mamma è ora di dare battaglia', 'Mamma sei sicura che quello che mangiano i tuoi figli non contenga schifezze', gli agricoltori di Coldiretti si sono riuniti davanti al Varco della Vittoria del porto di Bari contro le importazioni di grano dall'estero, all'indomani dei controlli delle forze dell'ordine sulla nave Alma carica di grano turco, che secondo informazioni circolate sin dalla settimana scorsa era stata già respinta dalla Tunisia. "Resteremo in presidio permanente giorno e notte perché siamo le sentinelle a tutela del reddito dei nostri agricoltori che pagano a caro prezzo le ripercussioni delle importazioni dall'estero e della concorrenza sleale, ma anche e soprattutto della salute dei cittadini, a partire dalle mamme che si occupano dell'alimentazione dei propri figli e dell'intera famiglia", spiega Pietro Piccioni, direttore di Coldiretti Puglia. La ennesima asta turca, poi, riguarda l'esportazione di oltre 75mila tonnellate di grano che salperanno attorno alla metà di giugno, con il capitolombolo registrato negli ultimi mesi delle quotazioni del grano, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia, con un fenomeno che ormai sembra inarrestabile del boom delle importazioni di grano dai Paesi Extracomunitari dell'800% dalla Turchia, di oltre il 1000% dalla Russia, del 170% dal Kazakistan, nel 2023 rispetto all'anno precedente, mentre solo nei primi 2 mesi del 2024 dalla Turchia sono stati importati quasi 35 milioni di chili di frumento duro, quasi lo stesso quantità registrato in tutto il 2022. Ma crescono del 47% anche le importazioni di grano duro dal Canada, aggiunge Coldiretti Puglia, trattato con glifosato, secondo modalità vietate a livello nazionale, che rappresenta un grave pericolo per la salute dei cittadini, a partire dalle mamme in allattamento, mettendo a rischio l'alimentazione dei loro bambini.



Dopo i controlli sul carico di grano turco della nave Alma che, secondo informazioni circolate, era già stata respinta dalla Tunisia Nell'ultimo anno è scoppiato in Italia oltre un allarme alimentare al giorno con ben 422 allerte che hanno riguardato prodotti stranieri per la presenza di residui di pesticidi vietati in Italia, micotossine, metalli pesanti, inquinanti microbiologici, diossine o additivi e coloranti, in aumento del 42% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e in quasi 6 casi su 10 si tratta di prodotti provenienti da paesi Extra Ue. E' quanto afferma Coldiretti Puglia su dati Rasff, diffusa in occasione della mobilitazione degli agricoltori che stanno presidiando il porto di Bari contro l'invasione di grano straniero, utilizzato per fare pasta e pane made in Italy. Con lo slogan 'Mamma è ora di dare battaglia', 'Mamma sei sicura che quello che mangiano i tuoi figli non contenga schifezze', gli agricoltori di Coldiretti si sono riuniti davanti al Varco della Vittoria del porto di Bari contro le importazioni di grano dall'estero, all'indomani dei controlli delle forze dell'ordine sulla nave Alma carica di grano turco, che secondo informazioni circolate sin dalla settimana scorsa era stata già respinta dalla Tunisia. "Resteremo in presidio permanente giorno e notte perché siamo le sentinelle a tutela del reddito dei nostri agricoltori che pagano a caro prezzo le ripercussioni delle importazioni dall'estero e della concorrenza sleale, ma anche e soprattutto della salute dei cittadini, a partire dalle mamme che si occupano dell'alimentazione dei propri figli e dell'intera famiglia", spiega Pietro Piccioni, direttore di Coldiretti Puglia. La ennesima asta turca, poi, riguarda l'esportazione di oltre 75mila tonnellate di grano che salperanno attorno alla metà di giugno, con il capitolombolo registrato negli ultimi mesi delle quotazioni del grano, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia, con un fenomeno che ormai sembra

Presidio di Coldiretti davanti alla nave "fantasma"

L'associazione degli agricoltori monitora il carico di grano turco in attesa delle analisi. Gli agricoltori di Coldiretti Puglia stanno presidiando ad oltranza il **Porto di Bari**, dopo i controlli delle forze dell'ordine sulla nave "Alma", battente bandiera maltese, definita 'fantasma' perché se ne erano perse le tracce dopo che aveva lasciato la Tunisia, da cui pare sia stata respinta, poi aveva toccato le coste greche per arrivare infine nello scalo pugliese il 28 maggio. La nave, secondo l'associazione, sarebbe carica di grano di origine turca. "Occorre fermare - sottolinea una nota della Coldiretti - le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno. Una concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole". Per l'associazione di agricoltori "l'ennesima asta turca riguarda l'esportazione di oltre 75mila tonnellate di grano che salperanno attorno alla metà di giugno, con il capibombolo registrato negli ultimi mesi delle quotazioni del grano, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia, con un fenomeno che ormai sembra inarrestabile del boom delle importazioni di grano dai paesi extracomunitari dell'800% dalla Turchia, di oltre il 1000% dalla Russia, del 170% dal Kazakistan nel 2023 rispetto all'anno precedente". Solo nei primi due mesi del 2024, sostiene infine Coldiretti, "dalla Turchia sono stati importati quasi 35 milioni di chili di frumento duro, quasi lo stesso quantità registrato in tutto il 2022. Ma crescono del 47% anche le importazioni di grano duro dal Canada, trattato con glifosato secondo modalità vietate a livello nazionale".



L'associazione degli agricoltori monitora il carico di grano turco in attesa delle analisi. Gli agricoltori di Coldiretti Puglia stanno presidiando ad oltranza il Porto di Bari, dopo i controlli delle forze dell'ordine sulla nave "Alma", battente bandiera maltese, definita 'fantasma' perché se ne erano perse le tracce dopo che aveva lasciato la Tunisia, da cui pare sia stata respinta, poi aveva toccato le coste greche per arrivare infine nello scalo pugliese il 28 maggio. La nave, secondo l'associazione, sarebbe carica di grano di origine turca. "Occorre fermare - sottolinea una nota della Coldiretti - le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno. Una concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole". Per l'associazione di agricoltori "l'ennesima asta turca riguarda l'esportazione di oltre 75mila tonnellate di grano che salperanno attorno alla metà di giugno, con il capibombolo registrato negli ultimi mesi delle quotazioni del grano, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia, con un fenomeno che ormai sembra inarrestabile del boom delle importazioni di grano dai paesi extracomunitari dell'800% dalla Turchia, di oltre il 1000% dalla Russia, del 170% dal Kazakistan nel 2023 rispetto all'anno precedente". Solo nei primi due mesi del 2024, sostiene infine Coldiretti, "dalla Turchia sono stati importati quasi 35 milioni di chili di frumento duro, quasi lo stesso quantità registrato in tutto il 2022. Ma crescono del 47% anche le importazioni di grano duro dal Canada, trattato con glifosato secondo modalità vietate a livello nazionale".

Shipping Italy

Bari

L'ammiraglia di Jarolinija debutta sulla nuova linea Dubrovnik - Bari

Porti Il traghetto Dalmacija è entrato in servizio dopo il recente acquisto e la sosta al cantiere a Viktor Lenac per un refitting di Redazione SUPER YACHT 24 Secondo Danish Ship Finance l'eccesso di capacità spingerà il loro valore verso un maxi-ribasso in assenza di contromisure da parte Market report 25 Maggio 2024 Un insieme di fattori sta portando a un quadro non dissimile a quello del 2021-22. E il rimbalzo dei risultati Market report 25 Maggio 2024 Analisi di Sea-Intelligence sui transit time delle rotte Asia-Europa, mediamente peggiorati nel mare nostrum del 39% contro il 15% del Market report 22 Maggio 2024 Secondo Sea Intelligence la dinamica delle partenze cancellate sulle rotte fra Asia e Europa, indotta dalla crisi del Mar Rosso, Navi 15 Maggio 2024 Dopo una rapida ascesa alla fine del 2023, con le quote di carbonio che si aggiravano sopra gli 80 euro, Economia 14 Maggio 2024 Dopo un mese e mezzo di sosta presso il cantiere Viktor Lenac per interventi di ammodernamento e cambio livrea, il traghetto Dalmacija recentemente acquistata dalla compagnia di navigazione croata Jadrolinija è entrata in servizio inaugurando una nuova linea regolare per il trasporti di passeggeri e carichi rotabili con il Sud Italia. Il porto di Dubrovnik sarà messo in relazione per tutto il periodo estivo con quello di Bari, in Puglia. Lo rivelano fonti di stampa locale spiegando che, dopo aver effettuato l'iscrizione nel Registro navale croato e aver ottenuto tutti i documenti e le autorizzazioni necessarie, venerdì è stata completata anche l'ispezione da parte della Capitaneria di Porto di Fiume, che ha dato il proprio nulla osta. La frequenza del servizio prevedrà dieci viaggi settimanali con un tempo di transito di sei ore e mezza per effettuare la traversata fra le due sponde del Mar Adriatico. Lo scorso aprile la nave era giunta in Croazia dalla Danimarca dov'era stata acquistata per 18 milioni di euro da Fjord Line è il suo arrivo all'interno della flotta ha segnato il primato della nave più grande mai operata da Jadrolinija nella sua storia. Questo traghetto è lungo 134,4 metri, largo 24, con un pescaggio di 5,7 metri; la propulsione è garantita da una coppia di motori 8ZA40S Sulzer diesel da 25.662 CV (18.875 kW). La nave è dotata, inoltre, di 2 eliche, 2 eliche di manovra e 2 pinne stabilizzatrici (una su ciascun lato) e può raggiungere una velocità massima di 19 nodi. La sua costruzione risale al 1993 presso il cantiere navale Bruce Shipyard di Landskrona, ma venne più recentemente (nel 2014) rimessa a nuovo nei cantieri Lindø a Rauma, in Finlandia, per incrementare lo spazio per i sedili e migliorare il comfort dei passeggeri. Fino a dieci anni fa poteva infatti trasportare 882 passeggeri e 350 automobili, mentre ora è in grado di accogliere a bordo 1.800 passeggeri e 370 automobili. N.C. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY "Mare, Finanza e Assicurazioni": i panelist del Business Meeting del 14 giugno a **Genova**.



Porti Il traghetto Dalmacija è entrato in servizio dopo il recente acquisto e la sosta al cantiere a Viktor Lenac per un refitting di Redazione SUPER YACHT 24 Secondo Danish Ship Finance l'eccesso di capacità spingerà il loro valore verso un maxi-ribasso in assenza di contromisure da parte... Market report 25 Maggio 2024 Un insieme di fattori sta portando a un quadro non dissimile a quello del 2021-22. E il rimbalzo dei risultati... Market report 25 Maggio 2024 Analisi di Sea-Intelligence sui transit time delle rotte Asia-Europa, mediamente peggiorati nel mare nostrum del 39% contro il 15% del... Market report 22 Maggio 2024 Secondo Sea Intelligence la dinamica delle partenze cancellate sulle rotte fra Asia e Europa, indotta dalla crisi del Mar Rosso... Navi 15 Maggio 2024 Dopo una rapida ascesa alla fine del 2023, con le quote di carbonio che si aggiravano sopra gli 80 euro... Economia 14 Maggio 2024 Dopo un mese e mezzo di sosta presso il cantiere Viktor Lenac per interventi di ammodernamento e cambio livrea, il traghetto Dalmacija recentemente acquistata dalla compagnia di navigazione croata Jadrolinija è entrata in servizio inaugurando una nuova linea regolare per il trasporti di passeggeri e carichi rotabili con il Sud Italia. Il porto di Dubrovnik sarà messo in relazione per tutto il periodo estivo con quello di Bari, in Puglia. Lo rivelano fonti di stampa locale spiegando che, dopo aver effettuato l'iscrizione nel Registro navale croato e aver ottenuto tutti i documenti e le autorizzazioni necessarie, venerdì è stata completata anche l'ispezione da parte della Capitaneria di Porto di Fiume, che ha dato il proprio nulla osta. La frequenza del servizio prevedrà dieci viaggi settimanali con un tempo di transito di sei ore e mezza per effettuare la traversata fra le due sponde del Mar Adriatico. Lo scorso aprile la nave era giunta in Croazia dalla Danimarca dov'era stata acquistata per 18 milioni di euro da Fjord Line è il suo arrivo all'interno della flotta ha segnato il primato della nave più grande mai operata da Jadrolinija nella sua storia. Questo traghetto è lungo 134,4 metri, largo 24, con un pescaggio di 5,7 metri; la propulsione è garantita da una coppia di motori 8ZA40S Sulzer diesel da 25.662 CV (18.875 kW). La nave è dotata, inoltre, di 2 eliche, 2 eliche di manovra e 2 pinne stabilizzatrici (una su ciascun lato) e può raggiungere una velocità massima di 19 nodi. La sua costruzione risale al 1993 presso il cantiere navale Bruce Shipyard di Landskrona, ma venne più recentemente (nel 2014) rimessa a nuovo nei cantieri Lindø a Rauma, in Finlandia, per incrementare lo spazio per i sedili e migliorare il comfort dei passeggeri. Fino a dieci anni fa poteva infatti trasportare 882 passeggeri e 350 automobili, mentre ora è in grado di accogliere a bordo 1.800 passeggeri e 370 automobili. N.C. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY "Mare, Finanza e Assicurazioni": i panelist del Business Meeting del 14 giugno a **Genova**.

Porti, ok a Gioia Tauro ad adeguamento tecnico funzionale

"Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato l'adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del **porto di Gioia Tauro**, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax". A darne notizia è un comunicato dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. "All'interno dell'Atf - è detto nel comunicato - sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano 'variante' al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del **porto di Gioia Tauro**, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare, l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il **porto di Gioia Tauro**". "I lavori previsti - riporta ancora il comunicato - sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il Terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri. L'adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del **porto di Gioia Tauro** è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi che non determinano alcun impatto ambientale di rilievo".



Porto di Gioia Tauro, sarà realizzata una nuova banchina per navi RoRo e Ro-Pax

Approvato l'adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore. Prevista anche la ristrutturazione della banchina nel tratto E **GIOIA TAURO** Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del **porto** di **Gioia Tauro**, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax. All'interno dell'ATF sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del **porto** di **Gioia Tauro**, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri.

L'Adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del **porto** di **Gioia Tauro** è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi che non determinano alcun impatto ambientale di rilievo.



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Gioia Tauro, ok del CSLP agli interventi per il traffico delle navi ro-ro e ro-pax Approvato l'adeguamento tecnico funzionale al PRP

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha reso noto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi ro-ro e ro-pax. L'ente portuale ha specificato che all'interno dell'ATF sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano Regolatore Portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro adeguandolo alle nuove richieste di mercato, alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare - ha precisato l'AdSP - l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi ro-ro è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza che non sono più idonei alle dimensioni delle navi ro-ro e ro-pax di ultima generazione che scalano il porto calabrese. I lavori punteranno quindi ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi, portandole dagli attuali 25 ai 35 metri in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo sarà realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri.

Informare

Porto di Gioia Tauro, ok del CSLP agli interventi per il traffico delle navi ro-ro e ro-pax Approvato l'adeguamento tecnico funzionale al PRP

06/04/2024 12:39

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha reso noto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi ro-ro e ro-pax. L'ente portuale ha specificato che all'interno dell'ATF sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano Regolatore Portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro adeguandolo alle nuove richieste di mercato, alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare - ha precisato l'AdSP - l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi ro-ro è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza che non sono più idonei alle dimensioni delle navi ro-ro e ro-pax di ultima generazione che scalano il porto calabrese. I lavori punteranno quindi ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi, portandole dagli attuali 25 ai 35 metri in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo sarà realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, approvato l'adeguamento al piano regolatore del porto

Il via libera arriva dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed è finalizzato ad interventi sulle banchine L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio rende noto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale (Atf) al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax. All'interno dell'Atf sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare, l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il Terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri. L'Adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del porto di Gioia Tauro è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi che non determinano alcun impatto ambientale di rilievo. Condividi Tag porti gioia tauro Articoli correlati.



Il via libera arriva dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed è finalizzato ad interventi sulle banchine L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio rende noto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale (Atf) al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax. All'interno dell'Atf sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare, l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il Terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri. L'Adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del porto di Gioia Tauro è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi

Gioia Tauro: ok all'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore

GIOIA TAURO Ok da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, che porterà alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi Ro-Ro e Ro-Pax. All'interno del documento sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano variante al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, così da ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare, l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi Ro-Ro è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il Terminal gestito da Automar. Una volta conclusi i lavori saranno adeguate le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi Ro-Ro e RoPax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri. L'Adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore, sottolineano dall'AdSp, è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi che non determinano alcun impatto ambientale di rilievo.



Sarà realizzata al porto di Gioia Tauro una nuova banchina per navi RoRo e Ro-Pax

Giu 4, 2024 - Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax. All'interno dell'ATF sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare, l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il Terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri. L'Adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del porto di Gioia Tauro è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi che non determinano alcun impatto ambientale di rilievo.

Sea Reporter	
Sarà realizzata al porto di Gioia Tauro una nuova banchina per navi RoRo e Ro-Pax	
06/04/2024 21:18	Redazione Seareporter
<p>Giu 4, 2024 - Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax. All'interno dell'ATF sono state definite alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi, al fine di ampliare la competitività del porto di Gioia Tauro, adeguandolo alle nuove richieste di mercato e così alle nuove esigenze di navigazione e alle mutate dimensioni della flotta globale. In particolare, l'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il Terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri. L'Adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del porto di Gioia Tauro è stato redatto nel rispetto dell'assetto urbanistico locale, che non viene alterato, e definisce interventi che non determinano alcun impatto ambientale di rilievo.</p>	

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Un altro importante passo avanti verso il restyling del terminal ro-ro di Gioia Tauro

Porti Approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici l'Atf del progetto della port authority: nuovo dente d'attracco e ampliamento degli scivoli esistenti con investimento da 7 milioni. A luglio inaugurazione banchina riparazioni di Redazione SHIPPING ITALY "Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax", cioè quelle del terminal Automar. Lo ha reso noto la locale Autorità di sistema portuale: "L'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri". L'investimento sarà a carico dell'Adsp: "Abbiamo già stanziato a bilancio a 7 milioni di euro" ha spiegato Andrea Agostinelli, presidente dell'Adsp, diffondendosi anche sul prosieguo dell'iter: "Stiamo aspettando la verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale, che confidiamo tempestiva e favorevole. Nel frattempo svilupperemo il progetto preliminare in quello esecutivo, in modo da andare a gara non appena avremo l'ok dal Ministero dell'ambiente. Teniamo molto al progetto, che sancisce la vera separazione fra i due terminal di Gioia e renderà anche quello Ro-Ro adatto alle navi di ultimissima generazione". Non è l'unica novità: "A luglio inaugureremo la banchina di ponente, quella da dedicare alle riparazioni navali, gli ultimi 380 metri dello scalo da infrastrutturare, un investimento da circa 20 milioni, in parte nostri e per 16,5 milioni afferente ai Fondi di sviluppo e coesione". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY "Mare, Finanza e Assicurazioni": i panelist del Business Meeting del 14 giugno a **Genova**.



Porti Approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici l'Atf del progetto della port authority: nuovo dente d'attracco e ampliamento degli scivoli esistenti con investimento da 7 milioni. A luglio inaugurazione banchina riparazioni di Redazione SHIPPING ITALY "Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore del porto di Gioia Tauro, finalizzato alla ristrutturazione della banchina nel tratto E e alla realizzazione di un dente di attracco lungo la banchina lato nord al servizio delle navi RoRo e Ro-Pax", cioè quelle del terminal Automar. Lo ha reso noto la locale Autorità di sistema portuale: "L'intervento si è reso necessario in quanto, attualmente, la banchina destinata all'attracco delle navi RoRo è dotata di tre scivoli di 25 metri di lunghezza, che non sono più idonei alle dimensioni delle navi RoRo e Ro-Pax di ultima generazione, che scalano il porto di Gioia Tauro. I lavori previsti sono, quindi, finalizzati a consentire una piena funzionalità allo scalo portuale, garantendone tempi più celeri delle attività portuali e condizioni di sicurezza maggiori nelle operazioni di trasbordo delle autovetture, lungo il terminal gestito da Automar. Nello specifico, i lavori punteranno ad adeguare le dimensioni degli scivoli posti lungo la banchina, al servizio dei portelloni delle navi RoRo e Ro-Pax, dagli attuali 25 metri ai 35 in modo tale da agevolare le attività di imbarco e sbarco delle autovetture. Nel contempo, sarà altresì realizzato un nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali della lunghezza di 35 metri". L'investimento sarà a carico dell'Adsp: "Abbiamo già stanziato a bilancio a 7 milioni di euro" ha spiegato Andrea Agostinelli, presidente dell'Adsp, diffondendosi anche sul prosieguo dell'iter: "Stiamo aspettando la verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale, che confidiamo tempestiva e favorevole. Nel frattempo svilupperemo il progetto preliminare in quello esecutivo, in modo da andare a gara non appena

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

AdSP del Mare di Sardegna - Giornata record di traffico per il porto di Olbia

All'Isola Bianca tre navi da crociera e otto grandi traghetti per un totale di 15 mila passeggeri. Tre navi da crociera e circa 4 mila crocieristi in transito. E' una domenica da record, quella odierna, per il **porto** di **Olbia**, che entra nel vivo della stagione turistica 2024 Domenica 2 giugno 2024 dalle 7.00, hanno attraccato nelle banchine dell'Isola Bianca le due navi extralusso Seven Seas Voyager e Azamara Pursuit, più la extra large MSC Orchestra. Al seguito, appunto, diverse migliaia di passeggeri di diverse nazionalità (americani, inglesi, francesi ed italiani) che hanno, in buona parte, scelto le escursioni per la Costa Smeralda, La Maddalena, i vigneti e i monumenti archeologici della Gallura. Per i restanti, comunque numerosi, un tour nel centro città. Una concomitanza di crociere, quella di oggi, che mancava da diversi anni nello scalo olbiese e che, nonostante il grandissimo sforzo operativo, tipico di una giornata di piena stagione turistica, viene gestita con professionalità e puntualità dall'intero cluster portuale. Sono infatti 8 le navi che, dalle 6 del mattino e fino alle 22.00 sono arrivate e ripartiranno dal **porto**, per un totale di 16 movimenti per un totale di circa 15 mila passeggeri in sbarco ed imbarco.

Uno stress test importante - il primo del 2024 - per il quale è stata prevista una collaudata rotazione di ormeggio con l'utilizzo delle banchine del vicino **porto** industriale di Cocciani e la messa in servizio di bus navette gratuite da e per il **porto** dell'Isola Bianca per una riduzione al minimo dei disagi, soprattutto per i passeggeri a piedi. Contestualmente, nelle ore di minor traffico, l'AdSP sta portando avanti alcuni interventi di manutenzione sui fondali del **porto**, volti ad eliminare alcune criticità rilevate dai sistemi di bordo della Costa Pacifica durante la navigazione nel canale di accesso al **porto** lo scorso 21 maggio. Cumuli di fango che negli scorsi giorni sono stati livellati per riportare la quota libera minima media di profondità ai livelli richiesti dalle compagnie crocieristiche. Interventi contingenti, in attesa dei necessari nullaosta dei Ministeri competenti per l'attuazione del più consistente progetto di dragaggio dell'intero bacino portuale ed il ripristino delle quote a meno 10 e meno 11. "Quella di oggi, con tre grandi navi da crociera ormeggiate contemporaneamente e la presenza di 8 traghetti in arrivo e partenza, è la prima vera giornata record per lo scalo dell'Isola Bianca dal lontano 2008 - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una performance storica, resa più complessa dalla presenza di maxi traghetti di ultima generazione, che ha richiesto un lavoro straordinario da parte di tutto il personale dell'AdSP, della Direzione Marittima di **Olbia**, dei Piloti, dei Rimorchiatori e degli Ormeggiatori, ai quali va il mio particolare ringraziamento per l'impegno e la grande professionalità profusi. Nonostante alcuni problemi fisiologici, come il continuo spostamento di materiale fangoso nei



Informatore Navale
AdSP del Mare di Sardegna - Giornata record di traffico per il porto di Olbia
06/04/2024 11:44

All'Isola Bianca tre navi da crociera e otto grandi traghetti per un totale di 15 mila passeggeri. Tre navi da crociera e circa 4 mila crocieristi in transito. E' una domenica da record, quella odierna, per il porto di Olbia, che entra nel vivo della stagione turistica 2024 Domenica 2 giugno 2024 dalle 7.00, hanno attraccato nelle banchine dell'Isola Bianca le due navi extralusso Seven Seas Voyager e Azamara Pursuit, più la extra large MSC Orchestra. Al seguito, appunto, diverse migliaia di passeggeri di diverse nazionalità (americani, inglesi, francesi ed italiani) che hanno, in buona parte, scelto le escursioni per la Costa Smeralda, La Maddalena, i vigneti e i monumenti archeologici della Gallura. Per i restanti, comunque numerosi, un tour nel centro città. Una concomitanza di crociere, quella di oggi, che mancava da diversi anni nello scalo olbiese e che, nonostante il grandissimo sforzo operativo, tipico di una giornata di piena stagione turistica, viene gestita con professionalità e puntualità dall'intero cluster portuale. Sono infatti 8 le navi che, dalle 6 del mattino e fino alle 22.00 sono arrivate e ripartiranno dal porto, per un totale di 16 movimenti per un totale di circa 15 mila passeggeri in sbarco ed imbarco. Uno stress test importante - il primo del 2024 - per il quale è stata prevista una collaudata rotazione di ormeggio con l'utilizzo delle banchine del vicino porto industriale di Cocciani e la messa in servizio di bus navette gratuite da e per il porto dell'Isola Bianca per una riduzione al minimo dei disagi, soprattutto per i passeggeri a piedi. Contestualmente, nelle ore di minor traffico, l'AdSP sta portando avanti alcuni interventi di manutenzione sui fondali del porto, volti ad eliminare alcune criticità rilevate dai sistemi di bordo della Costa Pacifica durante la navigazione nel canale di accesso al porto lo scorso 21 maggio. Cumuli di fango che negli scorsi giorni sono stati livellati per riportare la quota libera minima media di profondità ai livelli richiesti dalle compagnie crocieristiche. Interventi contingenti, in attesa dei

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

fondali, per il quale, per quanto di nostra competenza e nei limiti previsti dalla norma, abbiamo posto in essere soluzioni immediate, il porto di Olbia gode, quindi, di buona salute. L'auspicio è che risultati come quello odierno possano lasciare il segno e superare le sterili polemiche e le considerazioni avventate che rischiano di generare inutili allarmismi a detrimento dell'ottima reputazione dello scalo a livello internazionale".

Sicilia Report

Augusta

Confcommercio Siracusa: convegno "Il porto per la città e la città per il porto"

Il futuro del Porto di Siracusa come chiave per lo sviluppo della città. "Il porto per la città e la città per il porto" è il titolo del convegno organizzato da Confcommercio Siracusa, in programma giovedì 6 giugno alle 9,30 all'Urban Center di via Nino Bixio. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di avviare un confronto tra istituzioni, imprese, autorità, stakeholders, e di presentare un manifesto per lo sviluppo del territorio proprio attraverso la sinergia tra tutti i soggetti che operano a tutti i livelli nel settore portuale. Confcommercio Siracusa ribadisce così l'importanza del dialogo per analizzare i problemi, individuare le soluzioni e creare opportunità di crescita e si pone come partner privilegiato nel promuovere e favorire il confronto tra pubblico e privato. Il convegno di giovedì 6 giugno è una preziosa occasione per sollecitare il completamento dei lavori necessari a rendere pienamente efficiente il porto e per confrontarsi anche sui dati legati agli effetti positivi del settore crocieristico sull'economia della città. Programmazione delle attività all'interno del Porto di Siracusa, interventi e migliorie da effettuare e progettazione sono i punti cardine attorno ai quali ruoterà il dibattito che sarà moderato da **Francesco** Diana, agente marittimo e imprenditore, e vedrà tra i partecipanti **Francesco** Italia, sindaco di Siracusa, Donatella Prampolini, commissario di Confcommercio Siracusa, e **Francesco** Di **Sarcina**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale. Previsti anche gli interventi del Comandante di Vascello Santini, Capitaneria di Porto di Siracusa, e dell'avvocato Luca Brandimarte, referente per Assarmatori, oltre al racconto delle esperienze delle compagnie crocieristiche che hanno già operato sullo scalo di Siracusa. "La risorsa mare ha delle potenzialità enormi - dichiara Donatella Prampolini, commissario di Confcommercio Siracusa -. Siamo fortemente convinti che sia indispensabile mettere in campo tutte le risorse e gli sforzi per dare alla città un porto efficiente, moderno e all'avanguardia che possa rispondere alle esigenze di crescita dell'intero territorio e sia un fattore per lo sviluppo della città, delle imprese di ogni comparto produttivo e di tutti gli operatori del settore portuale".



Il futuro del Porto di Siracusa come chiave per lo sviluppo della città. "Il porto per la città e la città per il porto" è il titolo del convegno organizzato da Confcommercio Siracusa, in programma giovedì 6 giugno alle 9,30 all'Urban Center di via Nino Bixio. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di avviare un confronto tra istituzioni, imprese, autorità, stakeholders, e di presentare un manifesto per lo sviluppo del territorio proprio attraverso la sinergia tra tutti i soggetti che operano a tutti i livelli nel settore portuale. Confcommercio Siracusa ribadisce così l'importanza del dialogo per analizzare i problemi, individuare le soluzioni e creare opportunità di crescita e si pone come partner privilegiato nel promuovere e favorire il confronto tra pubblico e privato. Il convegno di giovedì 6 giugno è una preziosa occasione per sollecitare il completamento dei lavori necessari a rendere pienamente efficiente il porto e per confrontarsi anche sui dati legati agli effetti positivi del settore crocieristico sull'economia della città. Programmazione delle attività all'interno del Porto di Siracusa, interventi e migliorie da effettuare e progettazione sono i punti cardine attorno ai quali ruoterà il dibattito che sarà moderato da Francesco Diana, agente marittimo e imprenditore, e vedrà tra i partecipanti Francesco Italia, sindaco di Siracusa, Donatella Prampolini, commissario di Confcommercio Siracusa, e Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale. Previsti anche gli interventi del Comandante di Vascello Santini, Capitaneria di Porto di Siracusa, e dell'avvocato Luca Brandimarte, referente per Assarmatori, oltre al racconto delle esperienze delle compagnie crocieristiche che hanno già operato sullo scalo di Siracusa. "La risorsa mare ha delle potenzialità enormi - dichiara Donatella Prampolini, commissario di Confcommercio Siracusa -. Siamo fortemente convinti che sia indispensabile mettere in campo tutte le risorse e gli sforzi per dare alla città un porto efficiente, moderno e all'avanguardia che

"Il porto per la città e la città per il porto", il convegno all'Urban Center di Siracusa

Il futuro del Porto di Siracusa come chiave per lo sviluppo della città. "Il porto per la città e la città per il porto" è il titolo del convegno organizzato da Confcommercio Siracusa, in programma giovedì 6 giugno alle 9,30 all'Urban Center di via Nino Bixio. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di avviare un confronto tra istituzioni, imprese, autorità, stakeholders, e di presentare un manifesto per lo sviluppo del territorio proprio attraverso la sinergia tra tutti i soggetti che operano a tutti i livelli nel settore portuale. Confcommercio Siracusa ribadisce così l'importanza del dialogo per analizzare i problemi, individuare le soluzioni e creare opportunità di crescita e si pone come partner privilegiato nel promuovere e favorire il confronto tra pubblico e privato. Il convegno di giovedì 6 giugno è una preziosa occasione per sollecitare il completamento dei lavori necessari a rendere pienamente efficiente il porto e per confrontarsi anche sui dati legati agli effetti positivi del settore crocieristico sull'economia della città. Programmazione delle attività all'interno del Porto di Siracusa, interventi e migliorie da effettuare e progettazione sono i punti cardine attorno ai quali ruoterà il dibattito che sarà moderato da **Francesco**

Diana, agente marittimo e imprenditore, e vedrà tra i partecipanti **Francesco** Italia, sindaco di Siracusa, Donatella Prampolini, commissario di Confcommercio Siracusa, e **Francesco** Di Sarcina, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale. Previsti anche gli interventi del Comandante di Vascello Santini, Capitaneria di Porto di Siracusa, e dell'avvocato Luca Brandimarte, referente per Assarmatori, oltre al racconto delle esperienze delle compagnie crocieristiche che hanno già operato sullo scalo di Siracusa. "La risorsa mare ha delle potenzialità enormi - dichiara Donatella Prampolini, commissario di Confcommercio Siracusa -. Siamo fortemente convinti che sia indispensabile mettere in campo tutte le risorse e gli sforzi per dare alla città un porto efficiente, moderno e all'avanguardia che possa rispondere alle esigenze di crescita dell'intero territorio e sia un fattore per lo sviluppo della città, delle imprese di ogni comparto produttivo e di tutti gli operatori del settore portuale". 4 Giugno 2024 © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni.



Il Nautilus

Focus

Il Premier greco sottolinea l'importanza del trasporto marittimo mentre l'Europa cerca l'autonomia strategica

(Il Primo Ministro Kyriakos Mitsotakis inaugura la fiera; foto courtesy Posidonia 2024) Atene . Kyriakos Mitsotakis, il Primo Ministro greco, ha approfittato della cerimonia di apertura della mostra Posidonia di ieri sera ad Atene per sottolineare ai suoi omologhi europei l'importanza di sostenere il trasporto marittimo. "In un momento in cui l'Europa sta cercando di definire il concetto di autonomia strategica, è giunto il momento di capire che il trasporto marittimo, il trasporto marittimo europeo, il trasporto marittimo greco che costituisce la forza più significativa all'interno del trasporto marittimo europeo, svolgerà un ruolo cruciale in questa autonomia strategica", ha detto Mitsotakis.

Il Premier Mitsotakis, rivolgendosi al presidente degli armatori ellenici, ha detto: "Non c'è dubbio che il settore che lei guida sta affrontando cambiamenti che determineranno il futuro del trasporto marittimo. Voglio che sappiate che sarò al vostro fianco in ogni battaglia che l'industria marittima greca combatterà per migliorare questa catena del valore, che è incentrata sul nostro Paese: dalla transizione verde ai porti sicuri e dal ringiovanimento dei cantieri navali greci all'infusione della nostra forza lavoro con le competenze che gli sviluppi impongono". Posidonia 2024 è la più grande nei sei decenni di esistenza dell'evento biennale, con oltre 2.000 espositori provenienti da 82 paesi e 23 padiglioni nazionali pronti a mostrare la loro offerta sul piano espositivo di Posidonia, che si è rivelato troppo piccolo per soddisfare la domanda di spazio di quest'anno. Inoltre, è previsto lo svolgimento di un totale di 68 conferenze, forum e seminari marittimi. Abele Carruezzo.



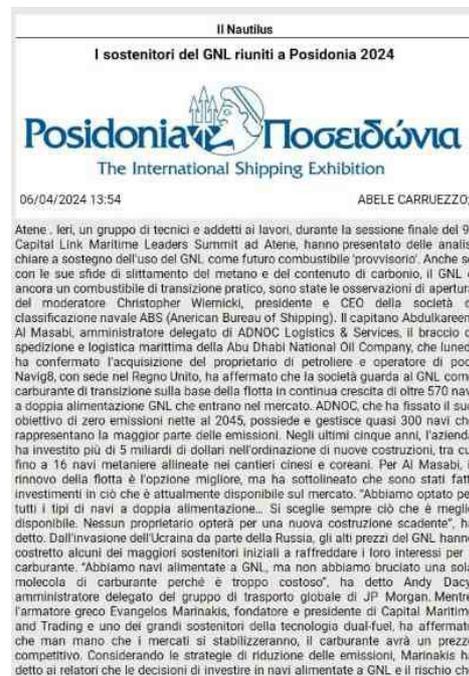
(Il Primo Ministro Kyriakos Mitsotakis inaugura la fiera; foto courtesy Posidonia 2024) Atene . Kyriakos Mitsotakis, il Primo Ministro greco, ha approfittato della cerimonia di apertura della mostra Posidonia di ieri sera ad Atene per sottolineare ai suoi omologhi europei l'importanza di sostenere il trasporto marittimo. "In un momento in cui l'Europa sta cercando di definire il concetto di autonomia strategica, è giunto il momento di capire che il trasporto marittimo, il trasporto marittimo europeo, il trasporto marittimo greco che costituisce la forza più significativa all'interno del trasporto marittimo europeo, svolgerà un ruolo cruciale in questa autonomia strategica", ha detto Mitsotakis. Il Premier Mitsotakis, rivolgendosi al presidente degli armatori ellenici, ha detto: "Non c'è dubbio che il settore che lei guida sta affrontando cambiamenti che determineranno il futuro del trasporto marittimo. Voglio che sappiate che sarò al vostro fianco in ogni battaglia che l'industria marittima greca combatterà per migliorare questa catena del valore, che è incentrata sul nostro Paese: dalla transizione verde ai porti sicuri e dal ringiovanimento dei cantieri navali greci all'infusione della nostra forza lavoro con le competenze che gli sviluppi impongono". Posidonia 2024 è la più grande nei sei decenni di esistenza dell'evento biennale, con oltre 2.000 espositori provenienti da 82 paesi e 23 padiglioni nazionali pronti a mostrare la loro offerta sul piano espositivo di Posidonia, che si è rivelato troppo piccolo per soddisfare la domanda di spazio di quest'anno. Inoltre, è previsto lo svolgimento di un totale di 68 conferenze, forum e seminari marittimi. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

I sostenitori del GNL riuniti a Posidonia 2024

Atene . Ieri, un gruppo di tecnici e addetti ai lavori, durante la sessione finale del 9° Capital Link Maritime Leaders Summit ad Atene, hanno presentato delle analisi chiare a sostegno dell'uso del GNL come futuro combustibile 'provvisorio'. Anche se con le sue sfide di slittamento del metano e del contenuto di carbonio, il GNL è ancora un combustibile di transizione pratico, sono state le osservazioni di apertura del moderatore Christopher Wiernicki, presidente e CEO della società di classificazione navale ABS (American Bureau of Shipping). Il capitano Abdulkareem Al Masabi, amministratore delegato di ADNOC Logistics & Services, il braccio di spedizione e logistica marittima della Abu Dhabi National Oil Company, che lunedì ha confermato l'acquisizione del proprietario di petroliere e operatore di pool Navig8, con sede nel Regno Unito, ha affermato che la società guarda al GNL come carburante di transizione sulla base della flotta in continua crescita di oltre 570 navi a doppia alimentazione GNL che entrano nel mercato. ADNOC, che ha fissato il suo obiettivo di zero emissioni nette al 2045, possiede e gestisce quasi 300 navi che rappresentano la maggior parte delle emissioni. Negli ultimi cinque anni, l'azienda ha investito più di 5 miliardi di dollari nell'ordinazione di nuove costruzioni, tra cui fino a 16 navi metaniere allineate nei cantieri cinesi e coreani. Per Al Masabi, il rinnovo della flotta è l'opzione migliore, ma ha sottolineato che sono stati fatti investimenti in ciò che è attualmente disponibile sul mercato. "Abbiamo optato per tutti i tipi di navi a doppia alimentazione. Si sceglie sempre ciò che è meglio disponibile. Nessun proprietario opererà per una nuova costruzione scadente", ha detto. Dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, gli alti prezzi del GNL hanno costretto alcuni dei maggiori sostenitori iniziali a raffreddare i loro interessi per il carburante. "Abbiamo navi alimentate a GNL, ma non abbiamo bruciato una sola molecola di carburante perché è troppo costoso", ha detto Andy Dacy, amministratore delegato del gruppo di trasporto globale di JP Morgan. Mentre, l'armatore greco Evangelos Marinakis, fondatore e presidente di Capital Maritime and Trading e uno dei grandi sostenitori della tecnologia dual-fuel, ha affermato che man mano che i mercati si stabilizzeranno, il carburante avrà un prezzo competitivo. Considerando le strategie di riduzione delle emissioni, Marinakis ha detto ai relatori che le decisioni di investire in navi alimentate a GNL e il rischio che ne deriva sono state prese dalla società stessa, ma ha osservato che non c'è stato alcun reale intento da parte delle major del petrolio e del gas a pagare premi per le navi a doppia alimentazione e quelle più rispettose dell'ambiente. "Penso che chiunque sia più economico stia ottenendo il business", ha sottolineato, alludendo alle navi alimentate in modo convenzionale che entreranno nel mercato nel 2025, ma ha aggiunto di ritenere che nel prossimo futuro sarà il mercato a dettare i premi. "Riteniamo che per i prossimi 10-20 anni



Il Nautilus

Focus

andremo avanti con il GNL in tutti i settori e in tutte le dimensioni delle navi"Questo è il premio che paghiamo e, in futuro, penso che saremo in grado di capitalizzarlo". Per Jerome Cousin, vicepresidente senior delle spedizioni, del commercio presso la major energetica francese TotalEnergies, le prospettive per il GNL sono grandi e continuano a crescere, e vede il carburante super-refrigerato come una buona opzione per VLCC e Aframax. George Prokopiou, un altro armatore con un portafoglio ordini multimiliardario, ritiene che il GNL sia il miglior carburante alternativo. Parlando di emissioni e di come l'agenda verde stia prendendo di mira il trasporto marittimo, ha sottolineato: "Stiamo ordinando navi con la migliore tecnologia disponibile oggi, che sono circa il 35% più efficienti dei modelli attuali". Le navi che si stanno costruendo oggi sono progettate e calcolate per una velocità di crociera a 14,5 nodi, con un margine di 2 nodi, che le renderanno almeno il 50% più efficienti rispetto alla precedente generazione di navi. Il problema dei nuovi combustibili alternativi - ammoniaca, metanolo, biofuel, elettrico ecc. - rimane ancora la sicurezza, la disponibilità e la scalabilità; infatti, la scalabilità è un problema importante per i proprietari di navi, armatori e noleggiatori. Non si vuole sperare che le rotte in futuro siano determinate dalla scalabilità di tali combustibili, e per determinati porti, stravolgendo l'operato stesso degli armatori. L'industria sta affrontando un dilemma e nessuno conosce il futuro con certezza quale carburante e a quale prezzo; per ora rimane che il GNL è un combustibile pratico, anche se non è eccezionale; però è un combustibile di transizione, disponibile e per lo più sicuro. Abele Carruezzo.

Informare

Focus

Ultrasporti, verso mobilitazione dei portuali italiani dal 17 al 23 giugno

Recupero del potere d'acquisto, sicurezza e maggiori tutele sono le richieste «Le lavoratrici e i lavoratori dei porti italiani porteranno avanti una mobilitazione di sette giorni dal 17 al 23 giugno se non si avranno subito risposte a seguito dell'ennesima rottura del tavolo contrattuale». Lo hanno annunciato il segretario generale e il segretario nazionale della Ultrasporti, Marco Verzari e Giuliano Galluccio, specificando che tale rottura è stata «resa necessaria dall'indisponibilità delle associazioni datoriali di accogliere le nostre richieste mantenendo una netta distanza in particolare sull'adeguamento economico. Una situazione intollerabile - hanno denunciato - che dilata ulteriormente i tempi del rinnovo per i lavoratori dei porti che chiedono il giusto recupero del potere d'acquisto falcidiato negli ultimi due anni a causa del fenomeno inflattivo e il giusto adeguamento per l'inflazione futura». Evidenziando che «i lavoratori portuali sono stati tra i più penalizzati durante la pandemia in quanto per senso di responsabilità hanno garantito l'approvvigionamento di merci a tutto il Paese anche quando tutto il resto d'Italia era fermo», Verzari e Galluccio hanno sottolineato che «recupero salariale, sicurezza e maggiori tutele sono i punti fermi da cui non possiamo arretrare e non ci fermeremo fino a quando non avremo ottenuto le giuste risposte per i portuali italiani».

Informare
<p>Ultrasporti, verso mobilitazione dei portuali italiani dal 17 al 23 giugno</p> <p>06/04/2024 09:11</p> <p>Recupero del potere d'acquisto, sicurezza e maggiori tutele sono le richieste «Le lavoratrici e i lavoratori dei porti italiani porteranno avanti una mobilitazione di sette giorni dal 17 al 23 giugno se non si avranno subito risposte a seguito dell'ennesima rottura del tavolo contrattuale». Lo hanno annunciato il segretario generale e il segretario nazionale della Ultrasporti, Marco Verzari e Giuliano Galluccio, specificando che tale rottura è stata «resa necessaria dall'indisponibilità delle associazioni datoriali di accogliere le nostre richieste mantenendo una netta distanza in particolare sull'adeguamento economico. Una situazione intollerabile - hanno denunciato - che dilata ulteriormente i tempi del rinnovo per i lavoratori dei porti che chiedono il giusto recupero del potere d'acquisto falcidiato negli ultimi due anni a causa del fenomeno inflattivo e il giusto adeguamento per l'inflazione futura». Evidenziando che «i lavoratori portuali sono stati tra i più penalizzati durante la pandemia in quanto per senso di responsabilità hanno garantito l'approvvigionamento di merci a tutto il Paese anche quando tutto il resto d'Italia era fermo», Verzari e Galluccio hanno sottolineato che «recupero salariale, sicurezza e maggiori tutele sono i punti fermi da cui non possiamo arretrare e non ci fermeremo fino a quando non avremo ottenuto le giuste risposte per i portuali italiani».</p>

Informare

Focus

Il marchio crocieristico P&O Cruises Australia sarà incorporato in Carnival Cruise Line

Il gruppo crocieristico americano Carnival corporation ha annunciato la decisione di incorporare P&O Cruises Australia, il marchio dedicato al mercato australiano, nella Carnival Cruise Line, che è il principale brand del gruppo statunitense. Ciò avverrà nel marzo del 2025. «Nonostante l'aumento di quasi il 25% della capacità di Carnival Cruise Line dal 2019, che comprende il trasferimento di tre navi da Costa Crociere - ha spiegato l'amministratore delegato di Carnival Corporation, Josh Weinstein - la domanda degli ospiti continua ad essere incredibilmente sostenuta. Pertanto stiamo sfruttando i nostri punti di forza in modo ancora più significativo assorbendo un intero brand nella nostra compagnia crocieristica che è la più famosa al mondo. Nel 2019 - ha ricordato Weinstein - Carnival Cruise Line rappresentava il 29% della nostra capacità complessiva e, quando porteremo a termine questo trasferimento all'inizio del prossimo anno, Carnival Cruise Line, che è il nostro marchio dal rendimento più elevato, costituirà circa il 35% della nostra capacità globale totale. Se tra il 2019 e il 2028 è prevista una crescita complessiva inferiore al 2% in termini di tasso di crescita annuo composto, la maggior parte riguarderà Carnival Cruise Line che in quel lasso di tempo crescerà di circa il 50%». Quanto alla soppressione del brand P&O Cruises Australia, Weinstein ha evidenziato che si tratta di «un marchio storico con un team straordinario e - ha aggiunto - siamo estremamente orgogliosi di tutto ciò che abbiamo realizzato assieme in Australia e nell'intera regione. Tuttavia - ha affermato il CEO di Carnival Corporation - in considerazione della realtà strategica della piccola popolazione del Pacifico meridionale e dei costi operativi e normativi significativamente più elevati, stiamo adattando il nostro approccio per fornirci le efficienze di cui abbiamo bisogno per continuare a offrire un'incredibile esperienza di crociera ai nostri ospiti nella regione per tutta la durata dell'anno. Carnival Corporation & plc - ha sottolineato Weinstein - continua ad essere impegnata in Australia e continuerà ad essere il più grande operatore di crociere nella regione con 19 navi che fanno scalo in 78 destinazioni e rappresentano quasi il 60% del mercato». Weinstein ha precisato che, quando questa transizione sarà portata a termine il prossimo anno, nella regione Carnival Cruise Line avrà quattro navi: Carnival Splendor e Carnival Luminosa basate a Sydney, che salpano stagionalmente da Brisbane, oltre alle loro nuove navi gemelle Incontro e Avventura.



Informare

Focus

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nei porti tunisini è calato del -8,3% In diminuzione sia gli sbarchi (-6,1%) che gli imbarchi (-11,5%)

Nei primi tre mesi del 2024 i porti della Tunisia hanno movimentato 7,20 milioni di tonnellate di merci, volume che rappresenta un calo del -8,3% sullo stesso periodo dello scorso anno e la terza flessione trimestrale consecutiva. I soli volumi di carichi allo sbarco sono ammontati a 4,35 milioni di tonnellate (-6,1%) e quelli all'imbarco a 2,85 milioni di tonnellate (-11,5%). Nel settore delle merci varie il traffico complessivo è stato di 1,88 milioni di tonnellate (-7,6%), di cui 960mila tonnellate di merci containerizzate (-6,4%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 113mila teu (+8,5%), 536mila tonnellate di rotabili (+9,4%) e 388mila tonnellate di altre merci varie (-25,8%).

Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 2,24 milioni di tonnellate di idrocarburi (-18,0%) e 275mila tonnellate di altri carichi (-6,3%), e in quello delle rinfuse solide 1,19 milioni di tonnellate di cereali (+13,3%) e 1,61 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (-7,2%). Il traffico dei passeggeri dei servizi di linea è stato di 98mila persone (+2,3%) e quello dei crocieristi di mille passeggeri, attività che nel primo trimestre del 2023 era ferma. Nei primi tre mesi di quest'anno il traffico delle merci è risultato in crescita nei porti di La Goulette (255mila tonnellate, +40,2%), Sousse (437mila tonnellate, +11,9%) e Gabes (997mila tonnellate, +0,6%) e in diminuzione negli scali portuali di Rades (1,52 milioni di tonnellate, -0,4%), Biserta (1,29 milioni di tonnellate, -1,2%), Sfax (1,13 milioni di tonnellate, -14,1%), Zarzis (286mila tonnellate, -17,5%) e Skhira (1,30 milioni di tonnellate, -28,3%).



Informatore Navale

Focus

MADE IN ITALY LA PRIMA MAPPA WEB DEL MEDITERRANEO PER GLI YACHT

La prima mappa interattiva di tutto il Mediterraneo che consente alle grandi imbarcazioni da diporto di programmare porti, itinerari, costi, prenotare i posti barca e specialmente di scongiurare le sorprese dell'ultimo minuto per mancata ottemperanza delle normative di ogni singolo scalo o Paese. A lanciare ufficialmente in questi giorni sul mercato dei mega yacht uno strumento innovativo a livello mondiale è un'azienda italiana, Acquera di Venezia, che da quasi due anni sta costruendo questa "mappa web per lo yachting", denominata AcqueraPro, che oggi copre i 150 porti e punti di ormeggio più importanti nel bacino mediterraneo. Frutto di un lungo lavoro di ricerca, classificazione e costante aggiornamento svolto attraverso una rete di agenti presenti in tutti i paesi mediterranei, la piattaforma segna anche l'abbattimento di una barriera che sino a oggi ha impedito la creazione di una sinergia funzionale fra l'offerta di servizi life-style di altissimo livello e la grande nautica, presente nella stagione 2023, con 2400 barche superiori ai 30 metri di lunghezza che hanno solcato le acque del Mediterraneo. Da un lato, AcqueraPro che è prioritariamente al servizio dei comandanti di yacht o dei broker che ne curano il noleggio, consente di programmare gli itinerari anche dell'intera stagione, provvedere (attraverso un'interfaccia con l'agente Acquera) alla prenotazione dei posti barca, conoscere in anteprima i costi di qualsiasi servizio di cui lo yacht possa avere necessità, consentire il disbrigo paperless (ed è la prima volta che accade nel settore nautico) delle pratiche e degli adempimenti burocratici e doganali. Dall'altra - ed è questa una novità sostanziale per i territori che sono chiamati a "ospitare" imbarcazioni super lusso e quindi ospiti della fascia più alta del mercato non solo turistico, ma del life-style inteso in senso complessivo - la piattaforma/mappa mette a disposizione offerte di experience aggiornate quotidianamente. In questo modo si realizza una connessione diretta fra i territori e le comunità turistiche in grado di offrire opzioni di "entertainment" uniche, e la clientela più alta a livello mondiale e quindi in grado di garantire proprio ai territori consistenti ricadute economiche.



06/04/2024 14:06

La prima mappa interattiva di tutto il Mediterraneo che consente alle grandi imbarcazioni da diporto di programmare porti, itinerari, costi, prenotare i posti barca e specialmente di scongiurare le sorprese dell'ultimo minuto per mancata ottemperanza delle normative di ogni singolo scalo o Paese. A lanciare ufficialmente in questi giorni sul mercato dei mega yacht uno strumento innovativo a livello mondiale è un'azienda italiana, Acquera di Venezia, che da quasi due anni sta costruendo questa "mappa web per lo yachting", denominata AcqueraPro, che oggi copre i 150 porti e punti di ormeggio più importanti nel bacino mediterraneo. Frutto di un lungo lavoro di ricerca, classificazione e costante aggiornamento svolto attraverso una rete di agenti presenti in tutti i paesi mediterranei, la piattaforma segna anche l'abbattimento di una barriera che sino a oggi ha impedito la creazione di una sinergia funzionale fra l'offerta di servizi life-style di altissimo livello e la grande nautica, presente nella stagione 2023, con 2400 barche superiori ai 30 metri di lunghezza che hanno solcato le acque del Mediterraneo. Da un lato, AcqueraPro che è prioritariamente al servizio dei comandanti di yacht o dei broker che ne curano il noleggio, consente di programmare gli itinerari anche dell'intera stagione, provvedere (attraverso un'interfaccia con l'agente Acquera) alla prenotazione dei posti barca, conoscere in anteprima i costi di qualsiasi servizio di cui lo yacht possa avere necessità, consentire il disbrigo paperless (ed è la prima volta che accade nel settore nautico) delle pratiche e degli adempimenti burocratici e doganali. Dall'altra - ed è questa una novità sostanziale per i territori che sono chiamati a "ospitare" imbarcazioni super lusso e quindi ospiti della fascia più alta del mercato non solo turistico, ma del life-style inteso in senso complessivo - la piattaforma/mappa mette a disposizione offerte di experience aggiornate quotidianamente. In questo modo si realizza una connessione diretta fra i territori e le comunità turistiche in

Informatore Navale

Focus

RINA è ente terzo di verifica ai Blue Marina Awards 2024

Il riconoscimento per le marine e i porti turistici sugli ambiti ESG, con un focus su sicurezza, innovazione e accoglienza turistica I Blue Marina Awards sono riconoscimenti assegnati ai marina, ai porti e agli approdi turistici che rispondono a determinati criteri di gestione del territorio quali ESG, l'accoglienza turistica, l'innovazione dei processi, la qualità e sicurezza - di carattere volontario 03 giu 2024 - Lo scopo principale di tali riconoscimenti è quello di valorizzare le attività turistiche portuali, permettendo loro di crescere sul territorio, facendo emergere il ruolo che rivestono sia nella generazione di valore e ricchezza che, soprattutto, nel contributo che forniscono al patrimonio nautico italiano. In RINA da tempo supportiamo i marina portuali e turistici nella valutazione delle loro performance e nell'individuazione di opportunità di sviluppo e miglioramento, per questo anche quest'anno per la terza edizione dei Blue Marina Awards siamo ente tecnico per la valutazione e verifica dei partecipanti. I vantaggi del riconoscimento di Blue Marine Awards - Dimostrarsi in linea con le priorità del Piano del Mare e delle strategie turistiche europee e nazionali, uniti agli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite - Migliorare la propria reputazione e poter dimostrare tramite la bandiera l'impegno verso i valori fondamentali delle aree tematiche interessate - Ottenere un riconoscimento a fronte di criteri di misurazione verificati da un organismo di terza parte indipendente - Favorire la coesione e cooperazione tra aziende del settore marittimo Per partecipare è necessario compilare il form al presente link, in modo completo, seguendo quanto richiesto. A seguito della verifica della completezza delle informazioni fornite, l'utente riceverà tramite e-mail il link alla survey che lo porterà a diventare ufficialmente un partecipante. A seguito della valutazione eseguita in back-office da auditor competenti, sarà emesso un report di verifica e una check-list di valutazione con il punteggio raggiunto, la quale verrà trasmessa a tutti i partecipanti - indipendentemente dal superamento o meno della soglia minima. I partecipanti che superano tale soglia avranno l'opportunità di esporre per 12 mesi la bandiera Blue Marina Awards quale simbolo di eccellenza nella propria struttura. Nel caso in cui emergesse la necessità di ulteriori approfondimenti, RINA potrà esercitare la facoltà di effettuare attività di audit in remoto e/o on-site, con la partecipazione dei marina, dei porti e degli approdi turistici, che saranno coinvolti per organizzare e pianificare la verifica.



Il riconoscimento per le marine e i porti turistici sugli ambiti ESG, con un focus su sicurezza, innovazione e accoglienza turistica I Blue Marina Awards sono riconoscimenti assegnati ai marina, ai porti e agli approdi turistici che rispondono a determinati criteri di gestione del territorio quali ESG, l'accoglienza turistica, l'innovazione dei processi, la qualità e sicurezza - di carattere volontario 03 giu 2024 - Lo scopo principale di tali riconoscimenti è quello di valorizzare le attività turistiche portuali, permettendo loro di crescere sul territorio, facendo emergere il ruolo che rivestono sia nella generazione di valore e ricchezza che, soprattutto, nel contributo che forniscono al patrimonio nautico italiano. In RINA da tempo supportiamo i marina portuali e turistici nella valutazione delle loro performance e nell'individuazione di opportunità di sviluppo e miglioramento, per questo anche quest'anno per la terza edizione dei Blue Marina Awards siamo ente tecnico per la valutazione e verifica dei partecipanti. I vantaggi del riconoscimento di Blue Marine Awards - Dimostrarsi in linea con le priorità del Piano del Mare e delle strategie turistiche europee e nazionali, uniti agli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite - Migliorare la propria reputazione e poter dimostrare tramite la bandiera l'impegno verso i valori fondamentali delle aree tematiche interessate - Ottenere un riconoscimento a fronte di criteri di misurazione verificati da un organismo di terza parte indipendente - Favorire la coesione e cooperazione tra aziende del settore marittimo Per partecipare è necessario compilare il form al presente link, in modo completo, seguendo quanto richiesto. A seguito della verifica della completezza delle informazioni fornite, l'utente riceverà tramite e-mail il link alla survey che lo porterà a diventare ufficialmente un partecipante. A seguito della valutazione eseguita in back-office da auditor competenti, sarà emesso un report di verifica e una check-list di valutazione con il punteggio raggiunto, la quale verrà trasmessa a tutti i partecipanti - indipendentemente dal superamento o meno della soglia

Informazioni Marittime

Focus

Ripartono gli avvistamenti di cetacei a bordo delle navi Corsica Sardinia

Diciottesimo anno di campagna di monitoraggio ambientale con i ricercatori della Fondazione Cima. Delfini, balenottere e stenelle tra i mammiferi più avvistati. Una stenella, della famiglia dei delfini. Sono ripresi agli inizi di maggio i monitoraggi ambientali che la Fondazione CIMA realizza a bordo delle navi di Corsica Sardinia Ferries sulle tratte Vado Ligure/Bastia e Nizza/Bastia. Quest'anno, che rappresenta il diciottesimo anno consecutivo di monitoraggio, a bordo sono presenti 5 ricercatori per avvistare principalmente gruppi di delfini comuni. Seppur "comuni", questa specie è ormai molto rara, soprattutto nel Mar Ligure, e il suo avvistamento fa sperare in un possibile ritorno. Ma la campagna di monitoraggio estiva non riguarda solo questi mammiferi. Nei primi sei viaggi del mese di maggio sono stati almeno 15 gli avvistamenti di balenottere, soprattutto sulla tratta Nizza/Bastia, mentre oltre 20 gruppi di stenelle sono stati avvistati in tutta l'area monitorata. «Sulla tratta Vado Ligure/Bastia la presenza di un gruppetto di zifi conferma l'attrazione di questa specie per la zona dei canyon di Savona-Vado, che per loro è l'habitat ideale. Questo tratto di mare è una tra le più importanti aree (hotspot) per lo zifio nel Mediterraneo» afferma Paola Tepsich - Ricercatrice di Fondazione CIMA.

Quest'anno, grazie al progetto LIFE CONCEPTU MARIS, i cittadini potranno prendere parte alle uscite di monitoraggio e diventare ricercatori per un giorno. A partire dal mese di giugno, infatti, i cittadini che si sono candidati sul sito del progetto, inizieranno ad imbarcarsi sulle Navi Gialle, contribuendo all'attività dei ricercatori, che mostreranno loro le tecniche e l'habitat. Prosegue anche la formazione degli Ufficiali: durante i prossimi imbarchi, i ricercatori consegneranno gli attestati di superamento del corso sul "Monitoraggio della Biodiversità e Rischio di Collisione", alle navi più virtuose della compagnia, dove tutto il personale di coperta ha una formazione precisa e completa sulle specie che abitano il Mediterraneo. «Da moltissimi anni, gli equipaggi di Corsica Sardinia Ferries accolgono con entusiasmo le iniziative di ricerca e formazione, divenendo parte attiva dei monitoraggi e alleati fondamentali per la conservazione del Santuario Pelagos», afferma Paola Tepsich, ricercatrice di Fondazione CIMA. «Corsica Sardinia Ferries è sempre più Green Oriented ed è consapevole dell'importanza del mare e della sua salute, per questo si impegna quotidianamente per ridurre la sua impronta ecologica e preservare il Mediterraneo, il suo ecosistema e la sua preziosa biodiversità», afferma Cristina Pizzutti, responsabile Comunicazione e Marketing di Corsica Sardinia Ferries. Condividi Tag ambiente Articoli correlati.



Diciottesimo anno di campagna di monitoraggio ambientale con i ricercatori della Fondazione Cima. Delfini, balenottere e stenelle tra i mammiferi più avvistati. Una stenella, della famiglia dei delfini. Sono ripresi agli inizi di maggio i monitoraggi ambientali che la Fondazione CIMA realizza a bordo delle navi di Corsica Sardinia Ferries sulle tratte Vado Ligure/Bastia e Nizza/Bastia. Quest'anno, che rappresenta il diciottesimo anno consecutivo di monitoraggio, a bordo sono presenti 5 ricercatori per avvistare principalmente gruppi di delfini comuni. Seppur "comuni", questa specie è ormai molto rara, soprattutto nel Mar Ligure, e il suo avvistamento fa sperare in un possibile ritorno. Ma la campagna di monitoraggio estiva non riguarda solo questi mammiferi. Nei primi sei viaggi del mese di maggio sono stati almeno 15 gli avvistamenti di balenottere, soprattutto sulla tratta Nizza/Bastia, mentre oltre 20 gruppi di stenelle sono stati avvistati in tutta l'area monitorata. «Sulla tratta Vado Ligure/Bastia la presenza di un gruppetto di zifi conferma l'attrazione di questa specie per la zona dei canyon di Savona-Vado, che per loro è l'habitat ideale. Questo tratto di mare è una tra le più importanti aree (hotspot) per lo zifio nel Mediterraneo» afferma Paola Tepsich - Ricercatrice di Fondazione CIMA. Quest'anno, grazie al progetto LIFE CONCEPTU MARIS, i cittadini potranno prendere parte alle uscite di monitoraggio e diventare ricercatori per un giorno. A partire dal mese di giugno, infatti, i cittadini che si sono candidati sul sito del progetto, inizieranno ad imbarcarsi sulle Navi Gialle, contribuendo all'attività dei ricercatori, che mostreranno loro le tecniche e l'habitat. Prosegue anche la formazione degli Ufficiali: durante i prossimi imbarchi, i ricercatori consegneranno gli attestati di superamento del corso sul "Monitoraggio della Biodiversità e Rischio di Collisione", alle navi più virtuose della compagnia, dove tutto il personale di coperta ha una formazione precisa e completa sulle specie che abitano il

Informazioni Marittime

Focus

Trasportare ferro a (quasi) zero emissioni, lo studio del Rina

Una ricerca fatta insieme a Pilbara Clean Fuels e Oceania Marine Energy mostra come utilizzando navi a gas l'export marittimo tra Australia e Cina sarebbe ad emissioni di gas serra quasi nulle. L'utilizzo del gas naturale liquefatto come combustibile navale abbatterebbe le emissioni legate al trasporto marittimo del 90 per cento, almeno tra l'Australia e l'Asia. È la conclusione di uno studio, avviato lo scorso novembre, di Pilbara Clean Fuels, Oceania Marine Energy e Rina finalizzato a identificare una soluzione per ridurre le emissioni generate dal commercio di materie prima tra i due continenti. Per la precisione, lo studio ha riguardato il trasporto di minerali di ferro tra l'Australia Occidentale, principale produttore mondiale con oltre 850 milioni di tonnellate l'anno esportate provenienti per lo più dalla regione di Pilbara, e i porti della Cina. Lo studio definisce una soluzione basata sulla combinazione e ottimizzazione dei progetti grazie alla quale le emissioni well-to-wake sulla rotta tra Pilbara e la Cina potrebbero scendere di oltre il 90 per cento entro il 2050. In particolare il combustibile, gas naturale liquefatto in questo caso, e le tecnologie correlate prese in considerazione sono già esistenti e possono essere implementate per ottimizzare il rifornimento e le operazioni delle navi in base ai requisiti normativi. In questo senso, Pilbara Clean Fuels sta progettando un impianto a basso impatto carbonico per la produzione di gas da energia elettrica a Port Hedland, in Australia Occidentale. Questo impianto potrebbe produrre gas inizialmente con emissioni di gas a effetto serra inferiori a 200 chili per tonnellata, che possono essere ridotte a circa 50 chili, fino allo zero grazie a ulteriori miglioramenti tecnologici. Oceania sta sviluppando un business per il bunkeraggio di combustibile a uso marittimo attraverso navi appositamente progettate per il rifornimento di gas liquefatto, che saranno noleggiate dalla norvegese Kanfer Shipping. Il bunkeraggio di gas nella regione del Pilbara permetterebbe alle navi di ottimizzare il viaggio senza costringerle a deviare verso altri principali hub di bunkeraggio. In questo caso la riduzione delle emissioni associate al trasporto di gas su lunghe distanze è prevista essere del 25 per cento, garantendo prezzi competitivi per il combustibile stesso. Il design della nave rifornitrice include una batteria da 8 MWh che consente l'operatività in porto senza emissioni. Questo, insieme all'impianto di riliquefazione progettato da CGR, riduce significativamente le emissioni e migliora l'efficienza operativa. Rina ha sviluppato un concept innovativo per il design di una nave portarinfuse Newcastlemax, alimentata a gas naturale liquefatto, da 209 mila tonnellate di portata lorda. Il concept consente, in navigazione a velocità di mercato, un risparmio di combustibile del 12 per cento e prevede un'installazione di uno steam methane reformer in retrofit, modulabile nel tempo, in funzione dei requisiti normativi sempre più stringenti. Questa nave, infatti, è dotata di un impianto per la trasformazione del metano



06/04/2024 14:30

Informazioni Marittime
Trasportare ferro a (quasi) zero emissioni, lo studio del Rina

Una ricerca fatta insieme a Pilbara Clean Fuels e Oceania Marine Energy mostra come utilizzando navi a gas l'export marittimo tra Australia e Cina sarebbe ad emissioni di gas serra quasi nulle. L'utilizzo del gas naturale liquefatto come combustibile navale abbatterebbe le emissioni legate al trasporto marittimo del 90 per cento, almeno tra l'Australia e l'Asia. È la conclusione di uno studio, avviato lo scorso novembre, di Pilbara Clean Fuels, Oceania Marine Energy e Rina finalizzato a identificare una soluzione per ridurre le emissioni generate dal commercio di materie prima tra i due continenti. Per la precisione, lo studio ha riguardato il trasporto di minerali di ferro tra l'Australia Occidentale, principale produttore mondiale con oltre 850 milioni di tonnellate l'anno esportate provenienti per lo più dalla regione di Pilbara, e i porti della Cina. Lo studio definisce una soluzione basata sulla combinazione e ottimizzazione dei progetti grazie alla quale le emissioni well-to-wake sulla rotta tra Pilbara e la Cina potrebbero scendere di oltre il 90 per cento entro il 2050. In particolare il combustibile, gas naturale liquefatto in questo caso, e le tecnologie correlate prese in considerazione sono già esistenti e possono essere implementate per ottimizzare il rifornimento e le operazioni delle navi in base ai requisiti normativi. In questo senso, Pilbara Clean Fuels sta progettando un impianto a basso impatto carbonico per la produzione di gas da energia elettrica a Port Hedland, in Australia Occidentale. Questo impianto potrebbe produrre gas inizialmente con emissioni di gas a effetto serra inferiori a 200 chili per tonnellata, che possono essere ridotte a circa 50 chili, fino allo zero grazie a ulteriori miglioramenti tecnologici. Oceania sta sviluppando un business per il bunkeraggio di combustibile a uso marittimo attraverso navi appositamente progettate per il rifornimento di gas liquefatto, che saranno noleggiate dalla norvegese Kanfer Shipping. Il bunkeraggio di gas nella regione del Pilbara permetterebbe alle navi di ottimizzare il viaggio senza costringerle a deviare verso

Informazioni Marittime

Focus

in idrogeno e anidride carbonica nella fase di pre-combustione. La produzione di idrogeno a bordo è on demand e consente di essere in linea con i requisiti IMO 2050. L'anidride carbonica prodotta a bordo viene poi catturata e immagazzinata per essere definitivamente stoccata nei grandi hub di carbon capture & storage (CCS) attualmente in via di sviluppo nella regione del Pilbara. Condividi Tag ambiente Articoli correlati.

Cold Ironing ad Antwerp Euroterminal

ANVERSA - Antwerp Euroterminal (AET) sta installando il primo collegamento elettrico da terra per navi impiegate su collegamenti di lungo raggio in Belgio. L'energia da terra fornisce elettricità alle navi ormeggiate nel porto in modo ecologico e silenzioso, e svolge quindi un ruolo importante nella transizione energetica dei porti. L'impianto, costruito secondo gli standard internazionali ISO, sarà operativo nel 2026 e sarà il primo in Belgio per navi impiegate su collegamenti di lungo raggio. Due collegamenti elettrici da terra fissi saranno installati presso Antwerp Euroterminal (AET) per le navi car carrier e con-ro. AET è il più grande terminal multipurpose d'Europa e uno degli oltre venti terminal del gruppo Grimaldi. Diviene, così, il primo terminal nel porto di Anversa-Bruges - e in Belgio - a fornire un impianto di alimentazione fissa da terra "a prova di futuro" per le navi per il trasporto di lungo raggio. HOPaS (High voltage Onshore Power As a Service), un consorzio di tecnologia e servizi composto da Techelec, Yuso e Whitewood, gestirà l'investimento, l'installazione e l'operatività dell'impianto (www.hopas.eu). Il porto di Anversa-Bruges funge da facilitatore per l'implementazione dell'energia elettrica da terra nel terminal. Andrea D'Ambra, gruppo Grimaldi: "Il Gruppo Grimaldi è ampiamente riconosciuto come pioniere nella decarbonizzazione del settore marittimo. Siamo infatti profondamente concentrati sulla riduzione dell'impatto delle emissioni della nostra flotta sia durante la navigazione che in porto. Non è un segreto che il progetto "Zero Emission in Port", avviato già nel 2018, ha portato all'installazione di grandi pacchi batterie a bordo di alcune delle nostre navi per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni, zero fumo e zero rumore in banchina, anche laddove non è ancora disponibile il collegamento a terra. Oggi, oltre alle 16 navi già in esercizio e alle 12 in costruzione, tutte dotate di batterie, abbiamo già nove navi predisposte per il collegamento a terra. Inoltre, 38 navi (comprese le nuove costruzioni) saranno dotate di AMP (Alternative Marine Power) e pronte a collegarsi entro il 2026".



ANVERSA - Antwerp Euroterminal (AET) sta installando il primo collegamento elettrico da terra per navi impiegate su collegamenti di lungo raggio in Belgio. L'energia da terra fornisce elettricità alle navi ormeggiate nel porto in modo ecologico e silenzioso, e svolge quindi un ruolo importante nella transizione energetica dei porti. L'impianto, costruito secondo gli standard internazionali ISO, sarà operativo nel 2026 e sarà il primo in Belgio per navi impiegate su collegamenti di lungo raggio. Due collegamenti elettrici da terra fissi saranno installati presso Antwerp Euroterminal (AET) per le navi car carrier e con-ro. AET è il più grande terminal multipurpose d'Europa e uno degli oltre venti terminal del gruppo Grimaldi. Diviene, così, il primo terminal nel porto di Anversa-Bruges - e in Belgio - a fornire un impianto di alimentazione fissa da terra "a prova di futuro" per le navi per il trasporto di lungo raggio. HOPaS (High voltage Onshore Power As a Service), un consorzio di tecnologia e servizi composto da Techelec, Yuso e Whitewood, gestirà l'investimento, l'installazione e l'operatività dell'impianto (www.hopas.eu). Il porto di Anversa-Bruges funge da facilitatore per l'implementazione dell'energia elettrica da terra nel terminal. Andrea D'Ambra, gruppo Grimaldi: "Il Gruppo Grimaldi è ampiamente riconosciuto come pioniere nella decarbonizzazione del settore marittimo. Siamo infatti profondamente concentrati sulla riduzione dell'impatto delle emissioni della nostra flotta sia durante la navigazione che in porto. Non è un segreto che il progetto "Zero Emission in Port", avviato già nel 2018, ha portato all'installazione di grandi pacchi batterie a bordo di alcune delle nostre navi per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni, zero fumo e zero rumore in banchina, anche laddove non è ancora disponibile il collegamento a terra. Oggi, oltre alle 16 navi già in esercizio e alle 12 in costruzione, tutte dotate di batterie, abbiamo già nove navi predisposte per il collegamento a terra. Inoltre, 38 navi (comprese le nuove costruzioni) saranno dotate di AMP (Alternative Marine Power) e pronte a collegarsi entro il 2026".

Navi Grimaldi guidate dai satelliti

Nella foto: Una recente car Carrier Grimaldi. NAPOLI - È partito ufficialmente pochi giorni fa il progetto GSAB2 - Grimaldi Satellite Berthing 2. Si tratta dell'evoluzione del precedente progetto GSAB, assegnato al Gruppo Grimaldi nel 2022 dall'Agenzia Spaziale Europea (ESA) nell'ambito del suo programma NAVISP (Navigation Innovation and Support Program): il suo obiettivo era quello di sviluppare e validare il primo sistema a guida assistita con tecnologia satellitare per le manovre di attracco di navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) di grandi dimensioni. Dopo il successo di GSAB, il nuovo progetto verificherà che il nuovo sistema sia idoneo per il raggiungimento del Livello di Autonomia 2 definito da Lloyd's Register: questa condizione è soddisfatta quando tutte le azioni a livello nave sono intraprese da un operatore umano che si trova a bordo dell'unità, ma gli strumenti di supporto alle decisioni possono presentare opzioni o influenzare in altro modo le azioni scelte. Inoltre, GSAB2 studierà i prerequisiti per il raggiungimento del Livello di Autonomia 3, con decisioni e azioni a livello nave eseguite in modo autonomo con supervisione umana. Grimaldi Deep Sea S.p.A., società del Gruppo Grimaldi, coordinerà un team internazionale con la norvegese Kongsberg, società leader nel settore tecnologico specializzata nella progettazione di tecnologie di elaborazione e ricezione dei segnali, e RINA Services, la società del Gruppo RINA responsabile delle attività di testing, ispezione, attività di classificazione e certificazione, che metterà le proprie competenze a disposizione del progetto insieme a RINA Germany. Inoltre, il Gruppo Grimaldi collaborerà con il Consorzio italiano Radiolabs che si occuperà della progettazione, esecuzione e validazione del sistema in condizioni operative reali. GSAB2 adotterà le ultime innovazioni sulle tecnologie multisensore satellitari studiate e sviluppate nell'ambito di GSAB, e contribuirà a migliorare l'efficienza delle manovre in porto aumentandone ulteriormente la sicurezza e riducendo le emissioni di CO2, in linea con la strategia del Gruppo Grimaldi da sempre orientata ad un trasporto marittimo più ecologico e sicuro. Inoltre, GSAB2 svilupperà anche algoritmi avanzati basati sull'Intelligenza Artificiale, ed un'interfaccia per le funzioni del sistema di automazione navale.



06/05/2024 00:07

Nella foto: Una recente car Carrier Grimaldi. NAPOLI - È partito ufficialmente pochi giorni fa il progetto GSAB2 - Grimaldi Satellite Berthing 2. Si tratta dell'evoluzione del precedente progetto GSAB, assegnato al Gruppo Grimaldi nel 2022 dall'Agenzia Spaziale Europea (ESA) nell'ambito del suo programma NAVISP (Navigation Innovation and Support Program): il suo obiettivo era quello di sviluppare e validare il primo sistema a guida assistita con tecnologia satellitare per le manovre di attracco di navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) di grandi dimensioni. Dopo il successo di GSAB, il nuovo progetto verificherà che il nuovo sistema sia idoneo per il raggiungimento del Livello di Autonomia 2 definito da Lloyd's Register: questa condizione è soddisfatta quando tutte le azioni a livello nave sono intraprese da un operatore umano che si trova a bordo dell'unità, ma gli strumenti di supporto alle decisioni possono presentare opzioni o influenzare in altro modo le azioni scelte. Inoltre, GSAB2 studierà i prerequisiti per il raggiungimento del Livello di Autonomia 3, con decisioni e azioni a livello nave eseguite in modo autonomo con supervisione umana. Grimaldi Deep Sea S.p.A., società del Gruppo Grimaldi, coordinerà un team internazionale con la norvegese Kongsberg, società leader nel settore tecnologico specializzata nella progettazione di tecnologie di elaborazione e ricezione dei segnali, e RINA Services, la società del Gruppo RINA responsabile delle attività di testing, ispezione, attività di classificazione e certificazione, che metterà le proprie competenze a disposizione del progetto insieme a RINA Germany. Inoltre, il Gruppo Grimaldi collaborerà con il Consorzio italiano Radiolabs che si occuperà della progettazione, esecuzione e validazione del sistema in condizioni operative reali. GSAB2 adotterà le ultime innovazioni sulle tecnologie multisensore satellitari studiate e sviluppate nell'ambito di GSAB, e contribuirà a migliorare l'efficienza delle manovre in porto aumentandone ulteriormente la sicurezza e riducendo le emissioni di CO2, in linea con la strategia del Gruppo Grimaldi da sempre orientata

Acque agitate nei porti italiani

ROMA Tornano i malumori sulle banchine dei porti italiani. Stavolta a fare alzare i toni, con proclamazione di sciopero dal 17 al 23 Giugno, è la rottura del tavolo contrattuale. Le lavoratrici e i lavoratori dei porti italiani porteranno avanti una mobilitazione di 7 giorni se non si avranno subito risposte a seguito dell'ennesima rottura del tavolo contrattuale dichiarano il segretario generale Marco Verzari e il segretario nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti. Una rottura resa necessaria dall'indisponibilità delle associazioni datoriali di accogliere le nostre richieste mantenendo una netta distanza in particolare sull'adeguamento economico. Una situazione intollerabile che dilata ulteriormente i tempi del rinnovo per i lavoratori dei porti che chiedono il giusto recupero del potere d'acquisto falcidiato negli ultimi due anni a causa del fenomeno inflattivo e il giusto adeguamento per l'inflazione futura. I lavoratori portuali sono stati tra i più penalizzati durante la pandemia in quanto per senso di responsabilità hanno garantito l'approvvigionamento di merci a tutto il Paese anche quando tutto il resto d'Italia era fermo. Le richieste principali riguardano quindi il recupero salariale, la sicurezza e le maggiori tutele, punti fermi da cui, continua Uiltrasporti, non possiamo arretrare e non ci fermeremo fino a quando non avremo ottenuto le giuste risposte per i portuali italiani. Ad Aprile l'adesione al fermo dei porti italiani, per lo stesso motivo, aveva toccato adesioni in alcuni scali fino al 100%. In quell'occasione Massimo Marino, segretario generale Uiltrasporti regionale della Toscana spiegava che la rivendicazione era prettamente salariale perché non è ammissibile che non si rinnovi un contratto per un settore che non si è fermato durante il covid e che è stato l'anima cruciale della logistica del trasporto nel Paese. Se questo settore si fermasse, l'Italia avrebbe ha un'autonomia di appena 48 ore. E dopo aver definito eroi questi lavoratori, non vengono considerati quando chiedono il minimo indispensabile: abbiamo un'inflazione galoppante e cerchiamo una soluzione per vivere in maniera dignitosa. Dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la convocazione dei rappresentanti dei sindacati e delle associazioni datoriali per favorire il confronto sulle tematiche relative al rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori portuali. Una volta usciti dal confronto si capirà come vorranno muoversi i sindacati.

 Messaggero Marittimo.it

4 Giugno 2024 - Giulia Sarti

Acque agitate nei porti italiani



ROMA - Tornano i malumori sulle banchine dei porti italiani. Stavolta a fare alzare i toni, con proclamazione di sciopero dal 17 al 23 Giugno, è la rottura del tavolo contrattuale. Le lavoratrici e i lavoratori dei porti italiani porteranno avanti una mobilitazione di 7 giorni se non si avranno subito risposte a seguito dell'ennesima rottura del tavolo contrattuale" dichiarano il segretario generale Marco Verzari e il segretario nazionale Giuliano Galluccio della Uiltrasporti.

"Una rottura resa necessaria dall'indisponibilità delle associazioni datoriali di accogliere le nostre richieste mantenendo una netta distanza in particolare sull'adeguamento economico. Una situazione intollerabile che dilata ulteriormente i tempi del rinnovo per i lavoratori dei porti che chiedono il giusto recupero del potere d'acquisto falcidiato negli ultimi due anni a causa del fenomeno inflattivo e il giusto adeguamento per l'inflazione futura. I lavoratori portuali sono stati tra i più penalizzati durante la pandemia in quanto per senso di responsabilità hanno garantito l'approvvigionamento di merci a tutto il Paese anche quando tutto il resto d'Italia era fermo."

Le richieste principali riguardano quindi il recupero salariale, la sicurezza e le maggiori tutele, punti fermi da cui, continua Uiltrasporti, "non possiamo arretrare e non ci fermeremo fino a quando non avremo ottenuto le giuste risposte per i portuali italiani".

Ad Aprile l'adesione al fermo dei porti italiani, per lo stesso motivo, aveva toccato adesioni in alcuni scali fino al 100%. In quell'occasione Massimo

<https://www.messaggeromarittimo.it/acque-agitate-nei-porti-italiani/> | 4
Giugno 2024 - Giulia Sarti